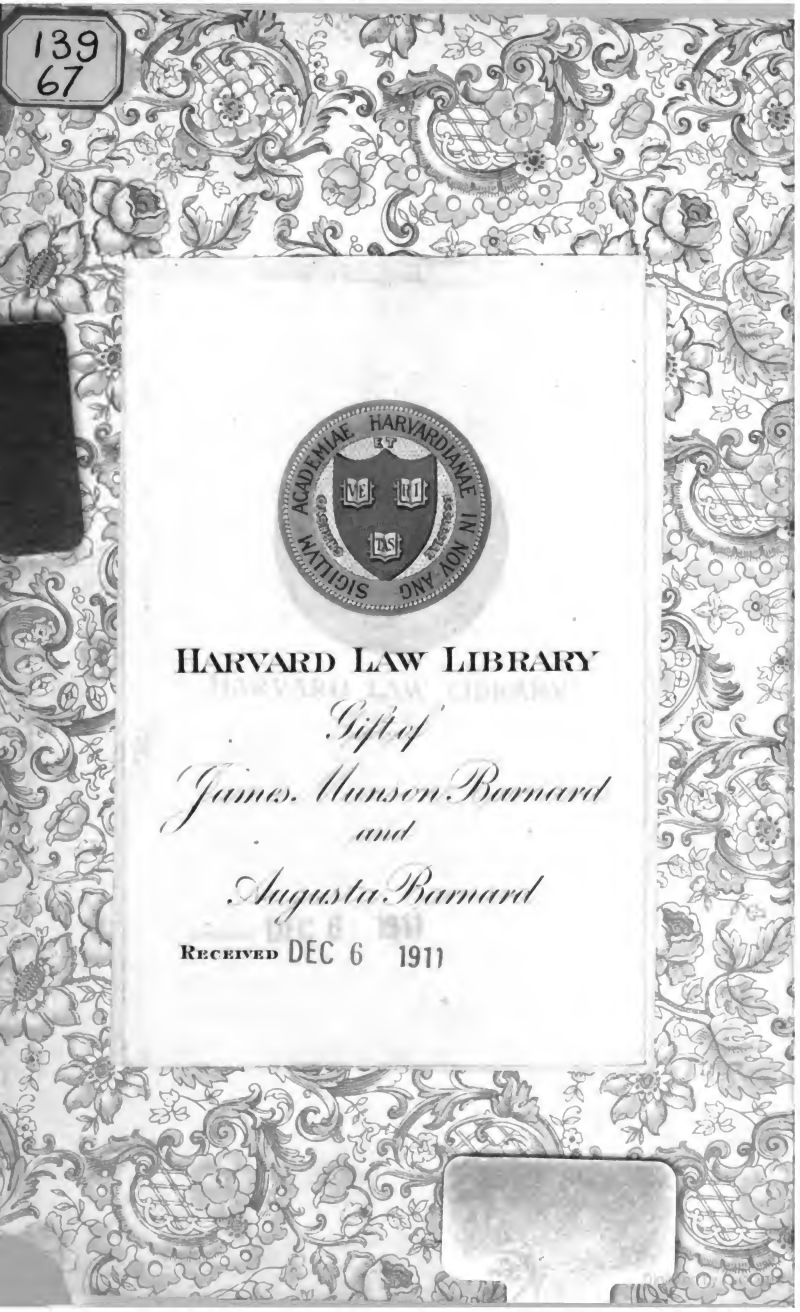
Die mitteleuropäi... eisenbahnen und das internationale ...

Wilhelm Kaufmann


139
67
SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
VE RI TAS
HARVARD LAW LIBRARY
Gift of
James Munson Barnard
and
Augusta Barnard
RECEIVED DEC 6 1911



280

Die

mitteleuropäischen Eisenbahnen

und

das internationale öffentliche Recht.

Die

mitteleuropäischen Eisenbahnen

und

das internationale öffentliche Recht.

Internationalrechtliche Studien und Beiträge

von

Dr. Wilhelm Kaufmann,
Gerichtsassessor.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1893.

Vorwort.

In wachsendem Maſse führt die internationale Entwickelung des Eisenbahnwesens zu internationalen Rechtsbildungen. Das Wesen der Eisenbahnen einerseits, die teils durch die Eisenbahnen veranlaſste, teils wenigstens gleichzeitig mit der Entwickelung der Eisenbahnen vor sich gehende Umgestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Völker andererseits prägen jenen internationalen Rechtsbildungen einen eigenartigen Charakter auf. Die Rechtswissenschaft wird dadurch vor neue Probleme gestellt. Sie vermag jene Erscheinungen mit den überkommenen internationalrechtlichen Begriffen und Vorstellungen allein nicht zu meistern. Sie wird manches von den letzteren aufgeben und manche neue Vorstellung in sich aufnehmen müssen, ehe es ihr gelingt, eine internationale Rechtslehre herauszubilden, in welcher jene internationale Entwickelung einen ihrem Wesen entsprechenden rechtlichen Ausdruck findet.

Die nachstehenden Abhandlungen wollen Beiträge auf diesem Wege liefern. Eine Fortsetzung dieser Beiträge ist beabsichtigt. Daher die Gestaltung des Inhaltsverzeichnisses.

Die in Frage stehende internationale Rechtsentwickelung ist zum groſsen Teile von den mitteleuropäischen Eisenbahnen ausgegangen und noch jetzt in wichtigen Hinsichten auf dieselben beschränkt. Deshalb und, weil die zweite Abhandlung vorwiegend die mitteleuropäischen Eisenbahnen betrifft, wurde im Titel die Bezugnahme auf diese der Bezugnahme

auf die europäischen Eisenbahnen vorgezogen. In der Darstellung selbst konnte und sollte diese Beschränkung aber nicht eingehalten werden, da bekanntlich die internationale Rechtsentwickelung allmählich in sehr bedeutungsvollen Beziehungen fast die gesamten europäischen Eisenbahnen und aufserdem in anderen Hinsichten internationale europäische Eisenbahnkomplexe erfafst hat, welche nicht zu den mitteleuropäischen gehören.

Norderney, den 14. September 1893.

Wilhelm Kaufmann.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Zweiter Teil.

Besondere Ausführungen.

§ 1.

Einleitung.

Internationales Stromrecht und internationales Eisenbahnrecht. Eine Parallele.

Das Verkehrsbedürfnis, die Stärke der mit einem ungehinderten internationalen Verkehr verknüpften Lebensinteressen der Völker führten seit dem Wiener Kongresse von 1815 zur europäischen Anerkennung und Feststellung der Verkehrsfreiheit auf den mehrere Staaten durchströmenden schiffbaren Flüssen. Die Flüsse waren damals dasjenige Verkehrsmittel, auf welchem im Binnenlande am sichersten, massenhaftesten, billigsten der Verkehr über gröfsere Entfernungen statthaben konnte. Die natürliche Begrenztheit der einzelnen Flufssysteme beschränkte den an der Freiheit des Verkehrs auf denselben unmittelbar interessierten Teil der Bevölkerungen. Dennoch waren die von der Stromverkehrsfreiheit abhängigen Interessen dieses begrenzten internationalen Bevölkerungskreises bedeutend genug, um die Staaten zur Anerkennung des internationalen Rechts auf diese Verkehrsfreiheit und damit gleichzeitig zur Anerkennung zu bringen, dafs ihnen in Bezug auf die in ihren resp. Staatsgebieten belegenen Teilstrecken der internationalen Ströme eine schrankenlose Souveränität nicht zustehe.[1]

[1] Fortan lag den Staaten, deren Gebiete von jenen internationalen Flüssen durchströmt wurden, die internationale Rechtspflicht ob, in Bezug

Heutzutage bedeckt ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz den europäischen Kontinent. Von Lissabon nach St. Petersburg, von Paris nach Konstantinopel, von Rom nach Berlin erstrecken sich ununterbrochene Eisenbahnlinien.

Die europäischen Eisenbahnen bilden heutigen Tages für den binnenländischen europäischen Verkehr ein Verkehrsmittel, welches alle früheren im Hinblick auf Schnelligkeit, Regelmäfsigkeit, Sicherheit, Massenhaftigkeit und relative Wohlfeilheit der dadurch über weite Entfernungen ermöglichten Transporte unendlich überragt.

Künstlich erschaffen, haben sie, selbst auch in Europa, welches zum grofsen Teile längst vor ihrer Herstellung von einer dichten, um feste Mittelpunkte gruppierten Kultur-

---

auf die in ihren Gebieten befindlichen Stromteilstrecken dasjenige zu thun, was die internationale Verkehrsfreiheit erforderte, und dasjenige zu unterlassen, was ihr entgegen war, — zu diesem Behufe sich insbesondere auch mit den anderen Uferstaaten zu gemeinschaftlichem, einheitlichen Wirken zu verbinden. Das wirkliche oder vermeintliche eigene Interesse der einzelnen Staatsgewalt oder der der einzelnen Staatsgewalt unterworfenen Staatsbevölkerung durfte, wo es mit den Anforderungen der internationalen Stromverkehrsfreiheit in Widerspruch geriet, von Rechtswegen nicht mehr zur ausschliefslichen Richtschnur des Handelns des einzelnen Staates gemacht werden.

Der einzelne Staat hatte kraft internationalen Rechtes eine internationale Funktion dem internationalen Interesse gemäfs zu verwalten. Kraft internationalen Rechtes mufste die Staatshoheit des Staates in Bezug auf seinen räumlichen Bereich zurücktreten hinter jenes internationale Interesse und sich diesem gemäfs beschränken. Der Staat war rechtlich verpflichtet, bei Ausübung seiner Staatshoheit im Auge zu behalten, dafs er im Hinblick auf den internationalen Stromverkehr gewissermafsen ein internationales Amt zu versehen hatte, und dafs er dieses Amt nicht für sich und seine Staatsbevölkerung, sondern für den internationalen Bevölkerungskreis, um dessentwillen dasselbe bestand, und nur mittelbar für sich und seine Staatsbevölkerung, insofern sie zu jenem internationalen Bevölkerungskreise gehörten, auszuüben hatte. Der Staat war rechtlich verpflichtet, bei Ausübung seiner Staatshoheit in Bezug auf jene Flufsstrecken im Auge zu behalten, dafs er kraft internationalen Rechtes gewissermafsen nur als Vertreter zu fungieren und daher nicht einseitig sein Interesse und dasjenige seiner Staatsbevölkerung, sondern das Interesse des vertretenen internationalen Bevölkerungskreises zur Richtschnur seines Handelns zu nehmen hatte.

bevölkerung bewohnt war, nicht blofs einem bei ihrer Herstellung bereits vorhandenen wichtigen Verkehrsbedürfnisse abgeholfen, sondern auch auf das wesentlichste dazu beigetragen, eine weitgehende Verschiebung und Konzentrierung und eine sehr bedeutende Steigerung der Bevölkerung, sowie eine aufserordentlich tiefgreifende Umgestaltung aller Produktions- und Konsumtionsverhältnisse herbeizuführen, und damit ungeheure neue Verkehrsbedürfnisse geweckt und entwickelt, welche fortan ohne das europäische Eisenbahnsystem zu befriedigen völlig unmöglich wäre.

Wie in einer früheren Epoche das internationale Verkehrsbedürfnis zu der Entwickelung des internationalen Rechtes der europäischen Stromläufe und zu einer diesem internationalen Recht entsprechenden Einschränkung der Souveränität der einzelnen europäischen Staaten geführt hat, so treibt heutigen Tages ein unendlich viel stärkeres und ausgebreiteteres internationales Verkehrsbedürfnis, mit welchem die Lebensinteressen weitester europäischer Bevölkerungsschichten auf das engste verknüpft sind, ein internationales Recht der europäischen Eisenbahnen[2] und eine demgemäfse Einschränkung der Souveränität der einzelnen europäischen Staaten in Bezug auf die in ihrem Länderbereiche belegenen Eisenbahnen hervor.

Das internationale Recht der europäischen Stromläufe und das internationale Recht der europäischen Eisenbahnen stimmen darin überein, dafs in beiden Fällen das internationale Recht die Bestimmung hat, dafür zu sorgen, dafs ein Verkehrsmittel, welches seinem Wesen nach zu internationaler europäischer Verwendung geeignet und dessen dergestaltige Verwendung im Hinblick auf die Lebensinteressen ausgedehnter europäischer Bevölkerungskreise notwendig ist, in angemessener Weise diesem internationalen europäischen Dienste gewidmet und erhalten wird, und dafs einerseits die Kräfte, welche

[2] Wenn hier die Entwickelung des europäischen und speciell des mitteleuropäischen Eisenbahnrechtes ins Auge gefafst wird, so soll damit selbstverständlich nicht in Abrede gestellt werden, dafs auch schon mancherlei Ansätze zu einer viel umfassenderen Entwickelung des internationalen Rechtes der Verkehrsmittel sich gebildet haben.

thätig zu werden haben, um das Verkehrsmittel in solcher Weise für den europäischen Dienst zu verwenden, in zweckentsprechender Art wirksam werden und zusammenwirken, sowie dafs andererseits diese Kräfte und alle anderen Kräfte, welche Sonder- und Partikularinteressen in Bezug auf Teile jenes Verkehrsmittels haben, bei der Verfolgung jener Sonderinteressen sich in den durch das internationale Verkehrsbedürfnis erforderten Schranken halten.

Das internationale Recht der europäischen Stromläufe einerseits und das internationale Recht der europäischen Eisenbahnen andererseits unterscheiden sich hingegen und entwickeln sich wesentlich verschiedenartig infolge der verschiedenen Beschaffenheit der in Frage stehenden Verkehrsmittel.

Bei den europäischen Stromläufen handelt es sich um Sachen, Wege, die kraft Rechtens der internationalen öffentlichen Benutzung offen gehalten werden müssen, insofern also um internationale öffentliche Sachen. Bei den europäischen Eisenbahnen handelt es sich um menschliche Betriebe, die technisch an die Benutzung bestimmter Sachen, Wege und Fahrzeuge gebunden sind, die mittelst willkürlicher Verwendung gewisser Naturkräfte geführt werden und die kraft Rechtens sich in den Dienst internationaler öffentlicher Bevölkerungskreise stellen müssen, insofern also um internationale räumlich gebundene öffentliche Betriebe. Damit hängt zusammen, dafs das internationale Recht der Eisenbahnen aufser der Einschränkung der Souveränität der Staaten auch eiue Beschränkung des lediglich durch eigenes Interesse geleiteten Beliebens oder vielmehr eine positive Leistungs- und Gewährungspflicht der — staatlichen oder privaten — Betriebsinhaber erfordert und herbeiführt.

Die europäischen Stromläufe sind natürliche Schöpfungen, welche höchstens einer menschlichen Regulierung und Instandhaltung, also einer relativ geringen Arbeits- und Kapitalverwendung bedürfen, um für die internationalen Verkehrszwecke geeignet zu werden. Die europäischen Stromläufe haben wohl auf die räumliche Ausdehnung und Abgrenzung

der einzelnen Staaten einen gewissen Einflufs ausgeübt. Von der gegebenen politisch-staatlichen Gestaltung aus aber steht es aufserhalb menschlichen Beliebens und ist durch die natürliche Erstreckung der Stromläufe bedingt, ob dieselben internationale Verkehrsmittel sind und sein können. Ihre natürliche Richtung schreibt die Richtung der Verkehrsentwickelung vor, ihre natürliche Begrenztheit begrenzt den Bevölkerungskreis, dessen Verkehrsbedürfnisse mittelst jener befriedigt werden können. Die einzelnen internationalen Flufssysteme bestehen, soweit sie nicht künstlich verbunden sind, getrennt von einander und dienen von einander getrennten internationalen Verkehrsbedürfnissen. Soviel internationale Flufssysteme, soviele gewissermafsen lokalisierte Systeme internationalen Rechtes.[3]

Die europäischen Eisenbahnen sind künstliche Anlagen, deren Schaffung ungeheueren Arbeits- und Kapitalaufwand erfordert hat, deren Instandhaltung fortgesetzt bedeutende Arbeits- und Kapitalleistungen erheischt. Daher sind auch im Hinblick auf das internationale Recht die Interessen derjenigen privaten oder öffentlichen Interessentenkreise von grofser Bedeutung, welche jene für internationale Verkehrszwecke verwendbaren Anlagen erst erschaffen haben. Da die Eisenbahnen künstliche Schöpfungen sind, so ist es den staatlich getrennten Menschheitsgruppen möglich, durch ihren Willen und ihre That die Eisenbahnen derart zu erstrecken, dafs sie als internationale Verkehrsmittel die Bereiche verschiedener Staaten verknüpfen. Die Richtung der Eisenbahnen ist menschlich bestimmbar und wurde — zum wenigsten in Europa — durch die Lage bereits vorhandener Verkehrsmittelpunkte dergestalt bestimmt, dafs jene mittelst ihrer verknüpft wurden. Dadurch bildeten sich auch in dem europäischen Eisenbahnsystem voneinander unterscheidbare Linien grofsen internationalen Verkehrs aus. Aber diese Linien schneiden und kreuzen sich vielfältig. Sie stehen

[3] Auch hier mag bemerkt werden, wie der internationale Verkehr schon vielfältig teils über Eisenbahnen, teils über Wasserläufe fortgeht und damit mannigfache Ansätze hervortreten, in gewissen Hinsichten Eisenbahnen und Flufsläufe einem internationalen Verkehrsrecht zu unterstellen.

ferner mit einem die ganzen europäischen Länder bedeckenden und durchziehenden Netze von Seiten- und Zweiglinien in Verbindung, welche ihrerseits wieder vielfach nach verschiedenen Richtungen an die verschiedenen grofsen Linien Anschlufs haben. Wenn daher die einzelnen grofsen internationalen Eisenbahnlinien auch vorwiegend den Verkehrsbedürfnissen verschiedener voneinander unterscheidbarer internationaler Bevölkerungsgruppen zu dienen geeignet sind, so ist diese Sonderung doch keineswegs eine absolute. Diese unterscheidbaren internationalen Bevölkerungsgruppen schneiden, berühren, verbinden sich infolge des Zusammenhanges der grofsen Linien auf das mannigfaltigste, und diese Bevölkerungsgruppen dehnen und breiten sich infolge des mit den Hauptlinien verbundenen Netzes von Seiten- und Zweiglinien über die ganzen Länder aus. Es giebt also ein europäisches internationales Eisenbahnsystem, in welchem nur gewisse Hauptlinien und -richtungen besonders hervortreten. Dementsprechend führt die Entwickelung zu einem System internationalen europäischen Eisenbahnrechtes, innerhalb dessen sich aber gewisse internationale Rechtsverhältnisse gesondert entwickeln und ausgestalten.

Stromläufe und Eisenbahnen dienen dem Transport von Gütern und Personen. Endzweck der auf die einen und die anderen bezüglichen internationalen Rechtsnormen ist, jene auch dem internationalen Transportdienste in geeignetster Weise nutzbar zu machen. Die internationalen Transportbedürfnisse werden aber auf den Stromläufen durch die freie Konkurrenz verschiedener international beweglicher Schiffahrtsunternehmungen befriedigt. Haupterfordernis der internationalen Stromrechtsordnungen ist es daher, allen in- und ausländischen Schiffahrtsunternehmungen ein internationales Recht auf freien, gleichmäfsigen Ordnungsbestimmungen unterstellten internationalen Schiffahrtsbetrieb zu geben und zu sichern und dadurch die im Interesse des Verkehrspublikums liegende freie internationale Konkurrenz derselben unter gleichen Rechtsbedingungen zu ermöglichen. Die rechtliche Ordnung des Verhältnisses zwischen Transportinteressenten und Schiffahrtsunternehmern aber ist auch be-

züglich des internationalen Verkehrs eine relativ einfache, weil ein internationaler Transport regelmäfsig über die ganze internationale Transportstrecke durch einen und denselben Schiffahrtsunternehmer besorgt wird.

Anders auf den Eisenbahnen.

Die technische Beschaffenheit der Eisenbahnen bringt mit sich, dafs der Eisenbahnbetrieb auf einer gegebenen Eisenbahnstrecke Höchstmögliches nur dann leisten kann, wenn der Betrieb ein einheitlicher, durch einen Eisenbahnbetriebsunternehmer geleiteter ist, und dafs überhaupt auf einer und derselben Strecke höchstens der Betrieb einiger weniger Betriebsunternehmer möglich ist. Die Technik des Eisenbahnwesens führt also auf den einzelnen Eisenbahnstrecken zu einem thatsächlichen Eisenbahnbetriebs-Monopol eines oder einiger weniger Eisenbahnbetriebsunternehmer.

Andererseits werden die ausgedehnten europäischen Eisenbahnlinien und Eisenbahnnetze nicht durch einen und denselben Eisenbahnbetriebsunternehmer, sondern je eine Teilstrecke und ein Teilnetz derselben durch einen anderen Eisenbahnbetriebsunternehmer betrieben.[4]

[4] Diese Verschiedenheit der Betriebsunternehmung auf den verschiedenen Strecken ist historisch durch die Anlage der verschiedenen Eisenbahnstrecken seitens verschiedener Unternehmungen, wirtschaftlich durch die ungeheueren Kapitalien, welche schon zur Anlage, Unterhaltnng und zum Betriebe weniger ausgedehnter Eisenbahnen erforderlich sind, bis zu einem gewissen Grade technisch durch die Schwierigkeit einheitlicher Leitung des Betriebes eines weitverzweigten Eisenbahnnetzes und insbesondere politisch bedingt. Die Unterstellung des Betriebes der verschiedenen Eisenbahnstrecken unter verschiedene Betriebsunternehmungen ist innerpolitisch, soweit das Privatbahnsystem besteht, in dem Interesse der Staatsgewalt begründet, nicht neben sich eine private Macht von der Bedeutung aufkommen zu lassen, wie sie der Betriebsunternehmer eines das ganze Staatsgebiet überziehenden Eisenbahnnetzes besitzen würde. Die Unterstellung der in verschiedenen Staaten belegenen Teilstrecken der internationalen Eisenbahnlinien unter verschiedene Betriebsunternehmungen erklärt sich international-politisch aus dem Streben der einzelnen Staaten und Staatenbevölkerungen, aus nationalen, militärischen, volkswirtschaftlichen und staatswirtschaftlichen Gründen den in allen diesen Hinsichten ungeheuer bedeutungsvollen Betrieb des inländischen Eisenbahnnetzes nur durch eine inländische Unternehmung bewerkstelligen zu lassen. — Schon

Im Interesse des internationalen öffentlichen Verkehrs müssen daher internationalrechtlich wegen des thatsächlichen Monopols der Eisenbahnbetriebsunternehmer die Betriebs- und Transportpflichten und wegen der Gebundenheit der einzelnen Betriebsunternehmer an bestimmte räumliche (Teil-)Eisenbahnstrecken das Zusammenwirken derselben geregelt werden. Internationalrechtlich müssen ferner die Beziehungen der internationalen Transportinteressenten zu den Betriebsunternehmern geregelt werden, weil diese Beziehungen dadurch aufserordentlich kompliziert werden, dafs notwendig verschiedene Betriebsunternehmer nacheinander an der Ausführung eines internationalen Transportes mitwirken.

Während im Interesse des internationalen Verkehrs internationalrechtlich die Rechte und Pflichten des Schifffahrtsunternehmers, welchen sein Beruf und Unternehmen in das fremde Staatsgebiet führt, gegenüber der fremden Staatsgewalt festgestellt werden müssen, tritt die internationalrechtliche Regelung der Beziehungen des einzelnen, durch die Natur seines Unternehmens an den heimatlichen Grund und Boden gebundenen Eisenbahnbetriebsunternehmers zu der fremden Staatsgewalt, über deren Gebiet der internationale Transport zu bewerkstelligen ist, minder bedeutsam hervor. Immerhin bedarf es hier internationalrechtlicher Ordnung der Anschlüsse, des Betriebswechsels, des Rechtes auf Wagen-

---

seit der Entstehung der Eisenbahnen haben die Staatsgewalten in allen Staaten des kontinentalen Europas sich einen gewissen Einflufs auf die Eisenbahnbetriebsunternehmungen in ihrem Staatsbereiche gesichert. Die zu Anfang nur dunkel geahnte gewaltige politische, wirtschaftliche und sociale Bedeutung, welche die Eisenbahnen im Laufe der Zeit erlangt haben, hat die Staatsgewalten allenthalben veranlafst, diesen ihren Einflufs auf den Betrieb der inländischen Eisenbahnen möglichst auszudehnen, und hat dieselben in einer Reihe von Staaten bestimmt, unmittelbar selbst den Betrieb des ganzen im Staatsbereiche belegenen Eisenbahnnetzes oder eines Teiles desselben zu übernehmen. In den zusammengesetzten Staatsgebilden des kontinentalen Europas, also insbesondere im Deutschen Reich, der Schweiz und Österreich-Ungarn haben die gleichen Tendenzen zu einer eigentümlichen, unter sich wieder in den verschiedenen Staatsgebilden verschiedenen Verteilung der staatlichen den Eisenbahnbetrieb betreffenden Befugnisse auf die centrale Staatsgewalt und auf die Einzelstaatsgewalten geführt.

übergang in das fremde Staatsgebiet, der Rechtsverhältnisse an den übergegangenen Wagen und an den Forderungen aus dem internationalen Betriebe u. s. w. Internationalrechtlich muſs aber wegen der regelmäſsig notwendigen Beteiligung verschiedener Betriebsunternehmer an der Ausführung internationaler Transporte das internationale Zusammenwirken im Betriebe nicht bloſs im Verhältnis zu den Transportinteressenten, sondern auch im Verhältnis zu den einzelnen Staatsgewalten[5] geordnet und gesichert werden, und müssen ferner die Voraussetzungen für dieses Zusammenwirken durch internationalrechtliche Bestimmungen über die Gleichmäſsigkeit der Streckenanlagen und Fahrzeuge geschaffen werden.

Erfolgt bei den internationalen Schiffstransporten die Preisregelung durch die freie Konkurrenz, so wird infolge des thatsächlichen Monopols der Eisenbahn, wie für Eisenbahntransporte überhaupt, so auch für die internationalen Eisenbahntransporte eine öffentlichrechtliche und event. international-öffentlichrechtliche Beeinflussung der Transportpreise erforderlich.

Das internationale Eisenbahnrecht hat also einen von dem internationalen Stromrecht weit abweichenden Inhalt.

Letzteres geht ferner in der Hauptsache nur von den Staaten aus. Zu den international-staatlichen Stromrechtsordnungen treten die privatrechtlichen Transportverträge zwischen den Transportinteressenten und den der freien Konkurrenz[6] unterliegenden Schiffahrtsunternehmern.

---

[5] Hierhin lassen sich in gewissem Sinne z. B. die internationalen Bestimmungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahngüterwagen im internationalen Verkehr rechnen. Solche Vorschriften wurden in früherer Zeit je zwischen Nachbarstaaten und sodann neuerdings auf einer internationalen Konferenz zu Bern laut Schluſsprotokoll vom 15. Mai 1886 seitens der dort vertretenen Staaten Schweiz, Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich-Ungarn vereinbart. Letztere Vorschriften traten nach Genehmigung des Schluſsprotokolls vom 1. April 1887 ab in Wirksamkeit. Mit Einverständnis der an der Konferenz von 1886 beteiligten Staaten schlossen sich der betreffenden internationalen Übereinkunft nachträglich 1890 (1891?) die Staaten Belgien, Bulgarien, Griechenland, Rumänien und Serbien an. Zeit. des Ver. Deutsch. Eisenbahnverw. 1886 S. 705—709, 715—718. Bericht des eidgenössisch. Post- u. Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung 1886 S. 52, 1887 S. 46, 1888 S. 2, 1890 S. 3, 1891 S. 2.

[6] Allerdings gilt dieses nur dann und nur solange und insoweit, als

Das internationale Eisenbahnrecht dagegen geht nicht blofs von den vereinigten Staaten, sondern zum erheblichen Teil auch von den vereinigten Eisenbahnunternehmungen aus. Wie der einzelne Eisenbahnbetriebsunternehmer, so haben auch die Eisenbahnbetriebsunternehmer, welche im internationalen Eisenbahnverkehr zusammenwirken, durch ihr thatsächliches Verkehrsmonopol eine beherrschende Stellung. Sie sind daher vielfach in der Lage und veranlafst, ihrerseits einseitig mafsgebliche allgemeine Normen für den internationalen Betrieb und die internationalen Transporte aufzustellen. Die konkreten privatrechtlichen Verträge über internationale Eisenbahntransporte aber werden alsdann nur nach Mafsgabe jener allgemeinen Normen zwischen ihnen und den Transportinteressenten geschlossen.

Die Wirksamkeit des von den Eisenbahnen ausgehenden internationalen Rechtes kann freilich durch die einzelnen Staaten gehemmt und durch internationale Rechtsnormen der vereinigten Staaten nicht blofs gehemmt, sondern auch positiv ersetzt werden. Aber im Hinblick auf die Verkehrsbedürfnisse und -interessen der europäischen Bevölkerung darf die Hemmung internationaler Rechtsordnung durch die Staaten nicht willkürlich, und mufs die positive Förderung derselben durch die Staaten, soweit erforderlich, erfolgen.

nicht einzelne grofse Schiffahrtsunternehmungen sich ausbilden, neben welchen es für kleinere Schiffahrtsunternehmer nicht mehr möglich ist, zu konkurrieren, während eine zweite grofse Unternehmung nicht so leicht ins Leben gerufen wird, weil für zwei solcher Unternehmungen der Verkehr und der Nutzen aus demselben nicht grofs genug ist und aufserdem die schon länger bestehende grofse Schiffahrtsunternehmung wenigstens anfangs manche auf ihre Erfahrung, Beziehungen u. s. w. basierte Vorteile im Konkurrenzkampfe auf ihrer Seite hätte.

Die Konkurrenzmöglichkeit wird ferner zum mindesten sehr erschwert, wenn der Staat oder andere öffentliche Interessenten einzelnen Schiffahrtsunternehmungen Subventionen gewähren. Eine freie Konkurrenz besteht hingegen überhaupt nicht mehr, wenn der Staat, kraft seiner Hoheitsrechte, einzelnen Schiffahrtsunternehmungen praktisch wichtige Befugnisse, z. B. des Anlandens u. s. w., unter Ausschlufs anderer Schiffahrtsunternehmungen zu erteilen in der Lage ist und erteilt.

Erster Teil.

Allgemeiner Teil.

§ 2.

I. Die moderne Dienstbarmachung der Naturkräfte und der international-öffentliche Charakter des Eisenbahnverkehrs.

Die durch Fortschritte der Naturerkenntnis und der Technik ermöglichte Dienstbarmachung von Naturkräften, insbesondere des Dampfes und der Elektricität, für menschliche Zwecke erfolgte in parallel laufender Entwickelung für Zwecke der Produktion und der Kommunikation.[1]

Die gleichmäfsige Entwickelung in diesen beiden Richtungen war nicht zufällig, sondern eine sich wechselseitig bedingende. Nur die durch Verwendung jener Naturkräfte ermöglichte ungeheuere intensive und extensive Steigerung der Kommunikationsleistungen vermochte einerseits die Materialien der Produktion heran- und andererseits die enorm gesteigerten Massen von Produkten fortzuschaffen. Aufserdem ermöglichten die modernen Kommunikationsmittel die Verwendung riesiger Landflächen für Zwecke der Viehzucht und des Ackerbaues, bezüglich deren dieses früher wegen der weiten Entfernung derselben von den Orten der Konsumtion jener landwirtschaftlichen Erzeugnisse unmöglich war.

Umgekehrt trug die durch Verwendung jener Naturkräfte ermöglichte ungeheuere Steigerung der Produktionsleistungen,

[1] Vgl. Dr. Ernst Engel, Das Zeitalter des Dampfes, Berlin 1880. — Die Dienstbarmachung der Naturkräfte erfolgte auch noch für andere Zwecke, z. B. für Heilzwecke, die aber hier nicht weiter in Betracht kommen.

infolge deren einerseits die Bedürfnisse weit ausgedehnterer Bevölkerungsschichten nach solchen Produkten befriedigt werden konnten und andererseits das Absatzinteresse der Produzenten sich auf viel weitere Kreise erstreckte, dazu bei, dafs die auf den alten Verkehrswegen herkömmlichen Transportanstalten nicht mehr ausreichten, und dafs neue, erweiterte und leistungsfähigere Kommunikationen ein Bedürfnis wurden.

Die mit Dampf[2] betriebenen Eisenbahnen bilden das dieser modernen Entwickelung entsprechende Kommunikationsmittel auf Überlandwegen.

Schon bei den früheren Produktionsverhältnissen und Kommunikationsmitteln war das Verkehrsbedürfnis ein so allgemeines, dafs die wichtigsten, den Verkehr vermittelnden Wege allenthalben öffentliche, der allgemeinen Benutzung zugängliche Verkehrswege waren und sein mufsten.

Es war daher natürlich, dafs die durch die moderne Entwickelung hervorgerufene Steigerung der Intensität des Verkehrs, d. h. der im Verkehr zu befördernden Massen und der Zahl der am Verkehr interessierten Personen, erst recht dazu führen mufste, dafs die Benutzung der verbesserten und damit weitaus am wichtigsten werdenden modernen Kommunikationsmittel allgemein zugänglich und dafs, soweit dieses zu jenem Zwecke erforderlich war, auch die modernen Kommunikationsmittel zu öffentlichen gemacht wurden.

Von der technischen Beschaffenheit der Kommunikationsmittel und den technischen Bedingungen der Kommunikation hing es wesentlich ab, an welches der verschiedenen Elemente[3] der Kommunikationsmittel — Weg, Fahrzeug, bewegende Kraft, menschliche Leitung und Betrieb — das Moment der Öffentlichkeit anzuknüpfen war. Knüpfte es bei den alten Land-, bei den natürlichen und künstlichen Wasser-

[2] Es steht noch in der Zukunft, inwieweit dieselben auch auf Fernstrecken durch elektrische Bahnen werden ersetzt werden.

[3] Vgl. hierzu E. Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft.

strafsen an den Weg an, so bedingte das technische Wesen der modernen Eisenbahnen, dafs dasselbe nicht (wenigstens praktisch nicht) an den Eisenbahnweg, sondern an den Eisenbahnbetrieb angeschlossen wurde.

Die Folge der modernen Nutzbarmachung von Naturkräften für Produktion und Kommunikation war aber aufser der intensiven zweitens eine ungeheuere extensive Steigerung der Verkehrsbedürfnisse einerseits und der Verkehrsmöglichkeiten andererseits. Mit der durch die Verwendung jener Naturkräfte eingegebenen elementaren Wucht drängte und trieb der Verkehr über die Entfernungen, Schranken und Grenzen hinaus, welche in den früheren Verhältnissen als die äufsersten, als unüberwindlich, als in den Verhältnissen begründete Endpunkte erschienen waren.

Wo unter den früheren Verhältnissen der von den einzelnen Staaten eingenommene Raum weit genug war, dafs innerhalb desselben im grofsen Ganzen den Bedürfnissen, den öffentlichen Bedürfnissen des Überlandverkehrs genügt wurde, da wurde unter der neuen Entwickelung die Einzwängung des Verkehrs in die Grenzen des einzelnen Staates zu einer den Verhältnissen widerstreitenden Willkür.

Die durch Verwendung der Naturkräfte bewirkte Entwickelung der Produktion und der Kommunikationen im allgemeinen machte es zum Bedürfnis, zum öffentlichen Bedürfnis, die mit Dampf betriebenen Eisenbahnen machten es möglich, dafs auch der Überlandverkehr über die Staatsgrenzen hinwegschritt und zum grofsen Teil ein internationaler Verkehr wurde.

§ 3.

II. Die Eisenbahnen als internationales Verkehrsmittel.

In letzter Linie bilden die Eisenbahnen mit ihrem Betrieb und Gütertransportverkehr ein Verkehrsmittel zwischen den an einem Orte Befindlichen, welche Güter ab-

zusetzen haben, und den an einem anderen Orte Befindlichen, welche solcher Güter bedürfen.[1, 2]

Die Eisenbahnen sind jedoch auch selbständige Transportunternehmungen mit eigenen Interessen, welchen der Transportverkehr selbständiger Zweck, der Betrieb Mittel zum Zwecke ist.

Insofern nun aber die Betriebsstrecke der einzelnen Eisenbahn nicht von dem Orte, von welchem die Güter fortzuschaffen, bis zu dem Orte, an welchen sie hinzuschaffen sind, reicht, sondern auf je einem anderen Teil dieser Gesamtstrecke eine andere Eisenbahnunternehmung den Betrieb ausübt, bildet für den bezweckten Verkehr zwischen den Dritten und für den von der Eisenbahn für sich selbst bezweckten Transportverkehr nicht mehr blofs der eigene Betrieb, sondern das Zusammenwirken der verschiedenen Eisenbahnunternehmungen im Betriebe das Mittel zu jenem Zwecke.

Im internationalen Eisenbahnverkehr ist regelmäfsig aus unten noch darzulegendem Grunde ein Zusammenwirken verschiedener Eisenbahnen im Betriebe erforderlich.

---

[1] Auch für den Personenverkehr sind die Eisenbahnen Verkehrsmittel. Nur besteht hier ein einseitiges persönliches Bedürfnis nach einem solchen Mittel, nicht wie bei dem Güterverkehr ein zweiseitiges. Allerdings kann auch bei dem Güterverkehr derjenige, welcher das Bedürfnis hat, mittelst der Eisenbahn Güter von dem einen Orte fortzuschaffen, identisch sein mit demjenigen, welcher das Bedürfnis hat, dafs dieselben an einen anderen Ort hingeschafft werden (Reisegepäck. Verarbeitung eigener Rohstoffe an einem anderen Orte, als dem der Gewinnung).

[2] Obwohl die durch die Eisenbahnen aufserordentlich erleichterten und vervielfältigten persönlichen Berührungen von Mitgliedern der Bevölkerungsgruppen der verschiedenen Länder und Staaten mit ihren socialen und wirtschaftlichen Folgen auch von aufserordentlicher internationaler Bedeutung sind, so macht sich dieser Einflufs mehr mittelbar geltend, als der Einflufs des direkt verschiedene internationale Bevölkerungsgruppen verbindenden internationalen Eisenbahngüterverkehrs. Der internationale Eisenbahngüterverkehr trägt daher weit mehr zu der Entwickelung eminent bedeutsamer internationaler Rechtsbildungen in Beziehung auf das Eisenbahnwesen bei, als der internationale Personenverkehr.

Voraussetzung für allen Eisenbahnbetrieb ist aber die Herstellung einer entsprechenden Eisenbahnanlage. Internationaler Betrieb, internationaler Transport der Eisenbahnen, internationaler Verkehr mittelst Eisenbahnen ist daher nur möglich, wenn internationale Eisenbahnanlagen hergestellt sind.

Insofern die Eisenbahnen internationales Verkehrsmittel sind, kommt also in Betracht:

A. Die Herstellung internationaler Eisenbahnanlagen.

B. Das internationale Zusammenwirken der Eisenbahnen bei der Herstellung der internationalen Anschlüsse und im internationalen Eisenbahnbetriebe.

C. Das internationale Verhältnis der Eisenbahnen gegenüber dem Publikum im Hinblick auf die internationalen Transporte.

D. Die Eisenbahnen als Mittel internationaler Verkehrsgestaltung zwischen der Bevölkerung verschiedener Länder.

§. 4.

A. Die Herstellung internationaler Eisenbahnanlagen.

1. Die Anlage internationaler Eisenbahnen ist für das internationale öffentliche Verkehrsinteresse und für das einseitige diesseitige oder jenseitige öffentliche Interesse am internationalen Verkehr von Bedeutung.

Von dem einseitigen Standpunkt der diesseitigen bezw. jenseitigen öffentlichen Verkehrsinteressen aus kann aber der internationale Verkehr auch Nachteile mit sich bringen. Von dem einseitigen Standpunkt der diesseitigen oder jenseitigen öffentlichen Interessen kann ferner die internationale Eisenbahnanlage, wenn sie auch für den einseitigen öffentlichen Verkehr vorteilhaft ist, doch anderen einseitigen öffentlichen Interessen Nachteile bereiten.

Werden von dem einseitigen Standpunkte aus die den anderen öffentlichen Interessen — z. B. den Interessen der Landesverteidigung — oder werden die den einseitigen öffentlichen Verkehrsinteressen aus der internationalen Eisenbahnanlage erwachsenden Nachteile für überwiegend erachtet, so

geht das einseitige öffentliche Gesamtinteresse und bezw. das einseitige öffentliche Gesamtverkehrsinteresse dahin, die internationale Eisenbahnanlage zu unterlassen. Während aber von dem einseitigen diesseitigen Standpunkte die internationale Eisenbahnanlage nachteilig erachtet wird, kann dieselbe von dem einseitigen jenseitigen Standpunkte und von dem Standpunkte des internationalen öffentlichen Interesses vorteilhaft erscheinen.

Daher ist in einigen Fällen die Herstellung internationaler Eisenbahnanlagen oder vermehrter und verbesserter internationaler Eisenbahnanlagen erst in Friedensverträgen seitens des Siegers dem Unterlegenen gegenüber durchgesetzt [1] oder in internationalen Vertragsinstrumenten einer gröfseren Anzahl interessierter Mächte einzelnen widerstrebenden Mächten als internationale Pflicht auferlegt worden.[2]

2. Internationale Eisenbahnstrecken liegen notwendig mit ihren verschiedenen Teilen in den verschiedenen räumlichen Bereichen der diesseitigen, bezw. der jenseitigen öffentlichen Gesamtinteressen. Daher verknüpfen sich je mit dem betreffenden Teile der internationalen Eisenbahnstrecke die diesseitigen, bezw. die jenseitigen öffentlichen Interessen in besonderer Weise.

Dies gilt sowohl im Hinblick auf das öffentliche Interesse am internationalen Verkehr, als auch im Hinblick auf andere öffentliche Interessen. Diese besondere Beziehung der diesseitigen öffentlichen Interessen zu diesem und der jenseitigen öffentlichen Interessen zu jenem räumlichen Teile einer internationalen Eisenbahnanlage erweist sich in zwiefacher Hinsicht bedeutungsvoll:

a. Es besteht ein besonderes öffentliches Interesse diesseits an der Herstellung dieses, jenseits an der Herstellung jenes Teiles der internationalen Eisenbahnstrecke.

---

[1] Vgl. den Prager Frieden vom 23. August 1866 zwischen Preufsen und Österreich.

[2] Vgl. den Berliner Vertrag vom 13. Juli 1878 (A. A. 10, 21, 38) und den zwischen Österreich-Ungarn, Bulgarien, Serbien und der Türkei zu Wien am 9. Mai 1883 geschlossenen (am 23. Oktober 1883 ratifizierten) Ausführungsvertrag.

b. Es besteht ein besonderes öffentliches Interesse diesseits, den Betrieb und Verkehr dieser, jenseits den Betrieb und Verkehr jener Teilstrecke den diesseitigen, bezw. den jenseitigen öffentlichen Interessen entsprechend beeinflussen zu können.

3. Die Herstellung internationaler Eisenbahnlinien ist:

a. vielfach völlig der durch deren eigenes Interesse bestimmten und gerichteten Initiative von Eisenbahnunternehmern aus dem Gesichtspunkt überlassen worden, dafs das eigene Interesse derselben an der Herstellung internationaler Eisenbahnlinien mit dem öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr coïncidiere;

b. zuweilen ist die Herstellung internationaler Eisenbahnlinien ermöglicht worden, indem im Hinblick auf das öffentliche Interesse den privaten Eisenbahnunternehmern eine öffentliche Unterstützung gewährt wurde;

c. oder die Herstellung internationaler Eisenbahnlinien ist im Hinblick auf das öffentliche Interesse an denselben öffentlich unternommen worden.

Die besondere Beziehung der diesseitigen, bezw. der jenseitigen öffentlichen Interessen zu diesem, bezw. zu jenem Teile der internationalen Eisenbahnlinien hat es nun aber meist veranlafst, dafs in Fällen der vorstehend unter b) und c) bezeichneten Art im Hinblick auf die diesseitigen öffentlichen Interessen nur die Herstellung dieses Teils, im Hinblick auf die jenseitigen öffentlichen Interessen nur die Herstellung jenes Teils öffentlich unterstützt worden ist.

Diese Beschränkung der öffentlichen Unterstützung je auf den der diesseitigen, bezw. der jenseitigen räumlichen Interessensphäre angehörigen Teil der internationalen Strecke griff übereinkunftsgemäfs meist auch dann Platz, wenn die Herstellung der ganzen Linie auf Grund einer internationalen Vereinbarung zwischen der diesseitigen und der jenseitigen öffentlichen Interessenvertretung erfolgte.

Unter besonderen Verhältnissen ist aber auch der Fall vorgekommen, dafs die mit der Anlage einer Teilstrecke räumlich verknüpften öffentlichen Interessen und der für

diese öffentlichen Interessen zu erwartende Vorteil aus dem durch jene Anlage ermöglichten internationalen Verkehr nicht grofs genug waren, um jene räumlich mit der Anlage verknüpften öffentlichen Interessen zu vermögen, allein die zur Herstellung jener Teilanlage erforderliche öffentliche Unterstützung aufzubringen, dafs hingegen die nicht mit jener Teilstrecke, sondern mit anderen Teilstrecken räumlich verknüpften öffentlichen Interessen ein so starkes öffentliches Interesse an der Ermöglichung des internationalen Verkehrs hatten, dafs sie dieserhalb die Herstellung jener ersteren Teilstrecke durch ihre öffentliche Mitunterstützung ermöglichten. Dies geschah bei der Gotthardbahn, indem dieselbe nicht blofs von der Schweiz, sondern auch von Deutschland und Italien subventioniert wurde.

Wenn die mit einer Eisenbahnanlage räumlich verknüpften öffentlichen Interessen allein infolge dieser räumlichen Verknüpfung einen gewissen Einflufs auf die Benutzung dieser Anlage haben, so erhellt, dafs der weiter gehende Einflufs, welcher ihnen im Falle der Gewährung einer öffentlichen Unterstützung für diese Anlage um der öffentlichen Unterstützung willen zukommt, im vorstehenden Falle auch den räumlich nicht mit der Teilanlage verknüpften öffentlichen Interessen im Hinblick auf die ihrerseits erfolgte Gewährung einer öffentlichen Mitunterstützung gebührt.

4. Internationale Eisenbahnen können entweder hinsichtlich der ganzen Strecke einer Unternehmung unterstehen und von ihr betrieben werden, oder diese Befugnisse können je bezüglich einer Teilstrecke einer anderen Unternehmung zustehen.

Ersteren Falles kann die einheitliche Unternehmung dem internationalen Charakter der Eisenbahnstrecke entsprechend international gebildet sein. So untersteht die nach Preufsen, Hessen und Baden hineinreichende Main-Neckar-Eisenbahn diesen drei Staaten gemeinsam, welche zu dem Behufe eine gemeinsame Direktion jener Bahn zu Darmstadt eingesetzt haben.

Es kann die einheitliche Unternehmung persönlich aber auch dem räumlichen Gebiete der diesseitigen öffentlichen

Interessen angehören, während die Unternehmungsanlage sich international in das räumliche Gebiet der jenseitigen öffentlichen Interessen erstreckt. In diesem Falle kann die einheitliche Unternehmung auch eine solche sein, welche von den mit dem diesseitigen Raumgebiete räumlich verknüpften öffentlichen Interessen als öffentliche Unternehmung ausgeht.

Einheitliche Eisenbahnunternehmungen, deren Unternehmung persönlich dem einen Staate angehörte, sachlich sich aber über die Gebiete verschiedener Staaten erstreckte, sind insbesondere da begründet worden, wo ein zusammengehöriges öffentliches Verkehrsbereich sich über die Gebiete verschiedener auch noch durch andere gemeinsame öffentliche Interessen enger verbundener Kleinstaaten ausdehnte. Dies war in Deutschland und — vor der Herstellung des Einheitsstaates — in Italien der Fall. Bisweilen erfolgte aber die internationale Erstreckung solcher Unternehmungen auch, wo die vorerwähnten politischen Gemeinsamkeitsmomente fehlten. So früher in dem Falle der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, welche sich von Österreich-Ungarn nach Rumänien hinein erstreckte.

Im allgemeinen aber haben die Staaten schon früher und in verstärktem Maſse in neuerer Zeit dahin gewirkt, daſs inländische Eisenbahnen nur inländischen Unternehmungen unterstellt und im Betriebe von solchen sind, da sie nur unter dieser Voraussetzung ihr einseitiges öffentliches Interesse am internationalen Verkehr und insbesondere ihre sonstigen einseitigen öffentlichen Interessen in Beziehung auf die Eisenbahn genügend geltend machen und andererseits nur unter dieser Voraussetzung der Geltendmachung der einseitigen öffentlichen Interessen eines anderen Staates in Beziehung auf die Bahn vorbeugen können.

Daher sind nach den neueren Friedensschlüssen die Eisenbahnen in abgetretenen gröſseren Landgebieten, auch wenn sie Privateisenbahnen waren, aus dem Zusammenhang mit ihren früheren nunmehr fremdländisch gewordenen Unternehmungen ausgeschieden und selbständigen inländischen Privat- oder öffentlichen Unternehmungen unterstellt worden.

So ist es nach dem Züricher Friedensschlufs zwischen Österreich und Italien vom 10. November 1859 bezüglich der Eisenbahnen in der Lombardei und nach dem Frankfurter Frieden vom 10. Mai 1871 zwischen Deutschland und Frankreich bezüglich der Eisenbahnen in Elsafs-Lothringen geschehen. In beiden Fällen ist das Nähere bezüglich des Überganges der Eisenbahnen und der Unterstellung derselben unter eine neue inländische Verwaltung durch besondere Übereinkünfte festgestellt worden.

Es hat ferner Rumänien in neuerer Zeit die auf seinem Gebiete belegene Teilstrecke der oben erwähnten, von Österreich-Ungarn ausgehenden Eisenbahn der in Österreich-Ungarn domizilierten Unternehmung entzogen und in eigene Verwaltung genommen.[3]

In den vorerwähnten Fällen wirkten Gesichtspunkte der äufseren Politik mit. Aber auch innerhalb des fortbestehenden Reichsverbandes hat Ungarn seit der Durchsetzung des Dualismus aus staatspolitischen und volkswirtschaftlichen Gründen die Absonderung der ungarischen Teilstrecken der früher gemeinsamen österreichisch-ungarischen Eisenbahnen und die Unterstellung derselben unter besondere in Ungarn domizilierte Verwaltungskörper, bezw. schliefslich die Verstaatlichung derselben durch den ungarischen Staat in immer weiter gehendem Mafse angestrebt und durchgeführt.

---

[3] Parallel mit dem im Text Ausgeführten geht das Bestreben der Staaten, dafs die Unternehmungen rein inländischer Eisenbahnen auch nur als inländische und im Inlande domizilierte fortbestehen sollen. Auch hierfür bietet Rumänien ein Beispiel. Die rumänische Eisenbahngesellschaft, welche verschiedene Eisenbahnstrecken in Rumänien innehatte und betrieb, domizilierte früher in Berlin, dann in Wien, wo auch die Betriebsleitung war. Der rumänische Staat übernahm aber diese Strecken im Jahre 1882 als rumänische Staatseisenbahn.

Österreich ist bestrebt, den Einflufs des Pariser Verwaltungskomitees der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft zu beschränken und auf die in Wien bestehende Verwaltung zu übertragen.

Übrigens haben die Staaten vielfach nicht blofs durchgeführt, dafs die Unternehmungen inländische sein müssen, sondern auch, dafs das Verwaltungs- und Betriebspersonal nur aus Inländern bestehen darf.

So sind, abgesehen von den Grenzanschlufs-Strecken, inländische Eisenbahnstrecken fast allenthalben inländischen Unternehmungen unterstellt.

Vielfach sind die nach derselben Grenzgegend von diesseits und von jenseits hinführenden Eisenbahnen ursprünglich auch völlig unabhängig voneinander angelegt, und ist in Wahrnehmung des öffentlichen Interesses am internationalen Verkehr lediglich der Grenzanschlufs derselben hergestellt worden.

Aus dem obigen folgt, dafs ein internationaler Betrieb und Verkehr über eine internationale Eisenbahnstrecke regelmäfsig nur durch Zusammenwirken mehrerer, verschiedenen Staaten angehörender Unternehmungen möglich ist.

§ 5.

B. Das internationale Zusammenwirken der Eisenbahnen bei der Herstellung internationaler Anschlüsse und im internationalen Betriebe.

Aus technischen Gründen kann auf ein und derselben Eisenbahnstrecke nicht der Betrieb einer gröfseren Anzahl von Betriebsunternehmungen statthaben. Der Eisenbahnbetrieb jeder einzelnen Unternehmung ist daher an eine bestimmte Strecke, und zwar an diejenige Strecke gebunden, auf welcher sie zum Betriebe besonders berechtigt ist. Einheitlicher durchgehender Verkehr über weitere Strecken innerhalb der einzelnen Staaten ist deshalb häufig und einheitlicher durchgehender internationaler Verkehr ist, da in der Nähe der staatlichen Grenze die Betriebsstrecken der diesseitigen und der jenseitigen Eisenbahnunternehmungen zu enden pflegen, regelmäfsig, nur durch Zusammenwirken verschiedener Betriebsunternehmungen, deren Strecken aneinander schliefsen, möglich.

A. In der ersten Periode des Eisenbahnwesens ist das Zusammenwirken aneinanderschliefsender Eisenbahnbetriebs-Unternehmungen zum Teil sogar im inländischen, insbesondere aber im internationalen Verkehr dem freien Belieben der

Eisenbahnverwaltungen überlassen. Durch das eigene Interesse der Eisenbahnen gilt das öffentliche Verkehrsinteresse als entsprechend gewahrt. Die Gestattung des Anschlusses gilt aber im Verhältnis der inländischen Eisenbahnanlage-Unternehmungen zu einander vielfach auch als Pflicht.[1]

Die Herstellung des Anschlusses ist hingegen — wenn sie nicht speciell durch die Konzession u. s. w. auferlegt ist — dem eigenen Interesse anheimgegeben.

Unsicher ist in dieser Periode noch, ob im Hinblick auf den internationalen öffentlichen Verkehr eine öffentliche Rechtspflicht der Eisenbahn besteht, an der Grenze den Anschlufs einer ausländischen Bahn zu gestatten. Auf alle Fälle kann im Hinblick auf die aufser dem öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr in Frage kommenden, möglicherweise gegensätzlichen anderen öffentlich-staatlichen Interessen die Gestattung des internationalen Anschlusses nur mit Genehmigung der Staatsgewalt erfolgen. Auf der anderen Seite ist die Herstellung des internationalen Anschlusses nicht öffentliche Rechtspflicht, sondern dem eigenen Interesse der Eisenbahn überlassen. Allein die Herstellung im eigenen Interesse ist im Hinblick auf andere, möglicherweise der Herstellung widerstreitende öffentlich-staatliche Interessen von der Genehmigung der Staatsgewalt abhängig gemacht.

B. In der zweiten Periode, in welcher nicht mehr so weit gehende Coïncidenz des eigenen Interesses mit dem

---

[1] Nach § 5 des preufs. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 wird zwar nicht generell ein öffentliches Verkehrsinteresse an der Gestattung des Anschlusses, infolgedessen generelle Pflicht zu dieser Gestattung vorliege, angenommen. Wohl aber besteht diese Pflicht, wenn der vorgesetzte Handelsminister die Gestattung verfügt, also offenbar, wenn im konkreten Falle obrigkeitlich ein öffentliches Verkehrsinteresse an der Gestattung des Anschlusses festgestellt wird. Allerdings bleibt nach dem Wortlaute auch die Auslegung möglich, dafs die Pflicht zur Gestattung des Anschlusses nicht um des öffentlichen Verkehrsinteresses, sondern um des eigenen Interesses der anschliefsenden Unternehmung willen, auferlegt wird. Alsdann würde mittelbar aber doch das öffentliche Verkehrsinteresse mafsgebend sein, welches nach der Auffassung dieser Periode mit dem eigenen Interesse der Eisenbahnunternehmung im allgemeinen Hand in Hand geht.

öffentlichen Verkehrsinteresse vorliegt oder angenommen wird, zum Teil aber auch schon in der ersten Periode wird gerade im Hinblick auf internationale Anschlüsse eine weitergehende öffentliche Pflicht der Eisenbahnen ausgebildet.

Im inländischen Eisenbahnwesen bleibt es dabei, dafs nur — wie die deutsche Reichsverfassung Art. 41 Abs. 2 sich ausdrückt — generell „jede bestehende Eisenbahnverwaltung verpflichtet (ist), sich den Anschlufs neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen". Also generelle öffentliche Rechtspflicht der bestehenden Eisenbahn zur Duldung des Anschlusses, eigenes Interesse — sofern nicht speciell konzessionsmäfsig die Pflicht auferlegt ist, — entscheidend für die Bewirkung des Anschlusses seitens der neuen Eisenbahn.

Im internationalen Eisenbahnwesen aber wird vielfach den beteiligten beiden Eisenbahnen die positive Pflicht zur Herstellung des Anschlusses auf ihre Kosten auferlegt, nachdem durch internationale Staatsverträge wechselseitig die Staatsgemeinschaft hüben und die Staatsgemeinschaft drüben die Verpflichtung übernommen haben, die Herstellung jenes Anschlusses zu veranlassen.[2]

---

[2] Ist ein solcher internationaler Staatsvertrag nicht selbst schon unter Mitwirkung der gesetzgebenden Faktoren geschlossen und dadurch mittelbar durch die gesetzgebenden Faktoren der nunmehrige Inhalt der Pflicht der betreffenden Eisenbahn im Hinblick auf das öffentliche Verkehrsinteresse bestimmt, so kann staatlicherseits, wenn nicht schon in der früheren staatlichen Gesetzgebung oder in den staatlichen Konzessionen das Recht hierzu den Regierungsbehörden vorbehalten ist, eine solche Veränderung und Erweiterung des Inhaltes der den Eisenbahnen — auch entgegen ihren eigenen Interessen — im öffentlichen Verkehrsinteresse obliegenden Pflichten nur im Wege der Staatsgesetzgebung, nicht im Wege der Staatsverwaltung einseitig festgestellt werden. Wohl aber kann die Staatsverwaltung möglicherweise selbständig befugt sein, mit der Eisenbahn eine Vereinbarung zu treffen, wonach letztere die Verpflichtung übernimmt, dem internationalen Staatsvertrage entsprechend den Anschlufs herzustellen u. s. w. — Dies betrifft das formelle Recht. — Materiell aber beweisen jene internationalen Staatsverträge, dafs gerade die Bedürfnisse des internationalen Verkehrs die Ausdehnung der Rechtspflichten der Eisenbahnen im Hinblick auf das öffentliche Verkehrsinteresse auch entgegen den eigenen Interessen der Eisenbahnen erheischen und herbeiführen.

Soweit in dieser Periode das öffentliche Interesse der Produktivstände vorherrscht, bestehen hüben und drüben vielfach gegensätzliche öffentliche Interessen am internationalen Verkehr, welche gewissermafsen blofs im wechselseitigen Austausch von öffentlichen Bewilligungen zu der Vereinbarung des Anschlusses und des Zusammenwirkens gelangen. Eine öffentliche Rechtspflicht der zur Grenze führenden Eisenbahn wird daher in dieser Periode bezüglich des Anschlusses und des Zusammenwirkens allerdings auch entgegen dem eigenen Interesse der Eisenbahn, aber nur im Hinblick je auf das inländische öffentliche Interesse am internationalen Verkehr, nicht im Hinblick auf das internationale öffentliche Verkehrsinteresse, begründet.

Allein das zur Befriedigung je des einseitigen öffentlichen Interesses erforderliche und gewollte Mittel, nämlich die Anschlufsanlage und das Zusammenwirken im Betriebe, ist von solcher Beschaffenheit, dafs es notwendig gleichzeitig dem diesseitigen und dem jenseitigen einseitigen öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr dienlich ist. Aus dem sonstigen Gegensatze der diesseitigen und der jenseitigen einseitigen öffentlichen Interessen am internationalen Verkehr erwächst also im Hinblick auf und durch die gemeinsame Schaffung der Anschlufsanlage und das gemeinsame Zusammenwirken im Betriebe ein gemeinsames öffentliches Interesse.

Dieses gemeinschaftliche coïncidierende öffentliche Interesse wird, losgelöst von den sonstigen gegensätzlichen öffentlichen Interessen am internationalen Verkehr, ein selbständiges Interesse, weil zur Befriedigung desselben fortgesetzter Aufwand von Arbeit und Kapital erforderlich ist.

Indem nun die Rechtspflicht der einzelnen Eisenbahn zur Herstellung des internationalen Anschlusses und zum internationalen Zusammenwirken auf dieses selbständige gemeinschaftliche öffentliche Interesse bezogen wird, führt dieselbe nicht mehr blofs durch ihre Erfüllung zur Befriedigung eines gemeinschaftlichen öffentlichen Interesses, sondern wird auch im Hinblick auf dieses gemeinschaftliche öffentliche Interesse als internationale öffentliche Rechtspflicht begründet. D. h.

diese Rechtspflicht der Eisenbahnen besteht um jenes gemeinschaftlichen öffentlichen Interesses willen unabhängig

1. vom eigenen Interesse der Eisenbahnen,
2. vom einseitigen diesseitigen oder jenseitigen öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr.

Insoweit so ein rechtlich selbständiges internationales öffentliches Interesse an der Herstellung und Unterhaltung des internationalen Anschlusses und an der Herstellung des internationalen Zusammenwirkens im Betriebe entsteht, erwächst auch für das einseitige diesseitige oder jenseitige öffentliche Interesse am internationalen Verkehr jenem selbständigen internationalen öffentlichen Interesse gegenüber eine internationale Rechtspflicht. D. h. in Beziehung auf die Herstellung und Unterhaltung des internationalen Anschlusses, in Beziehung auf Herstellung des internationalen Zusammenwirkens im Betriebe entsteht unabhängig von und auch entgegen dem einseitigen öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr diesseits und jenseits die öffentliche Rechtspflicht, das Erforderliche zu jener Herstellung und Unterhaltung des internationalen Anschlusses und zu jener Herstellung des internationalen Zusammenwirkens zu thun[3] und zu dulden.

In der materiellen Herstellung des internationalen Anschlusses und in der dadurch dauernd begründeten Möglichkeit des internationalen Zusammenwirkens im Betriebe gewinnt jenes selbständige internationale öffentliche Interesse einen ersten äufseren Anhalt für die fortgesetzte Bewährung seiner Selbständigkeit.

In der fortgesetzten Thatsächlichkeit des internationalen Zusammenwirkens der Eisenbahnen im Betriebe, welche ihrerseits in der internationalen öffentlichen Rechtspflicht und meist in dem gemeinsamen eigenen Interesse der Eisenbahnen die Bürgschaften ihrer Dauer trägt, gewinnt jenes oben erwähnte selbständige internationale öffentliche Interesse einen zweiten und zwar einen lebendigen, in den Handlungen der lebenden Träger der Eisenbahnverwaltungen stets sich erneuernden äufseren Anhalt und Ausdruck. Dieser praktisch

[3] Dazu gehört auch die entsprechende Auflage an die Eisenbahnen.

bedeutsame zweite äufsere Anhalt giebt der Selbständigkeit des oben bezeichneten internationalen öffentlichen Interesses insbesondere auch den Staaten gegenüber eine Stütze.

Insoweit das internationale öffentliche Interesse keine besondere Organisation, keine besondere Vertretung, kein besonderes Organ hat, welchem seinerseits Befugnis und Aufgabe obläge, in Wahrnehmung desselben zu handeln, bewährt sich die rechtliche Selbständigkeit des internationalen öffentlichen Interesses darin, dafs seitens der Pflichtigen fortgesetzt den internationalen öffentlichen Rechtspflichten in Beziehung auf dasselbe nachgekommen, und dafs durch den Zusammenhang der Verhältnisse, Einrichtungen und Organisationen auch eine gewisse Sicherheit für jene Pflichterfüllung seitens der Pflichtigen begründet wird.

Die Pflichtigen aber sind nach dem Obigen insbesondere die Eisenbahnverwaltungen und, als Vertreter der einseitigen öffentlichen Interessen am internationalen Verkehr, die Staaten.

Das einmal durchgedrungene und in dem Bestande der internationalen Anschlüsse dauernd, sowie in der Wirklichkeit des fortgesetzten internationalen Zusammenwirkens im Betriebe immer erneut sich bethätigende selbständige internationale Interesse breitet sich von den gewonnenen Ansatzpunkten intensiv und extensiv aus und kommt in entsprechender intensiver und extensiver Ausdehnung der ihm gegenüberstehenden internationalen öffentlichen Rechtspflichten zu immer weiterer rechtlicher Anerkennung.

Die intensive Ausbreitung des internationalen öffentlichen Interesses kann insbesondere darin hervortreten, dafs die internationale öffentliche Rechtspflicht bezüglich der Eisenbahnanlage nicht mehr auf die Herstellung und Unterhaltung des internationalen Anschlusses beschränkt bleibt, sondern sich auf die einheitlich gleichmäfsige Einrichtung der ganzen sachlichen Eisenbahnanlage in technischer Hinsicht, insbesondere der Streckenanlagen, ferner auf die Gleichmäfsigkeit der Betriebseinrichtungen auf der ganzen internationalen Strecke zurück erstreckt und erweitert und dadurch ein aufserordentlich vervollkommnetes Zusammenwirken im Betriebe und insbesondere den Übergang und Durchgang der

beweglichen Eisenbahntransportmittel von der einen Eisenbahn auf die andere ermöglicht.[4]

Die extensive Ausbreitung kann stattfinden, indem die internationale öffentliche Rechtspflicht bezüglich der Herstellung des Anschlusses, der Gleichmäfsigkeit der Einrichtungen und des Zusammenwirkens im internationalen Betriebe dieselben Eisenbahnverwaltungen mit immer mehr Eisenbahnstrecken oder noch andere Eisenbahnverwaltungen und dieselben oder noch andere Staaten erfafst.

Der äufsere Anhalt, welcher für das internationale öffentliche Interesse in der zusammenhängenden gleichmäfsigen Eisenbahnanlage und deren Ausbreitung, in der Möglichkeit des internationalen Zusammenwirkens im Betriebe auf dieser sich immer mehr ausbreitenden internationalen Eisenbahnanlage, in der Wirklichkeit dieses Zusammenwirkens und in der Thatsächlichkeit des Übergangs und Durchgangs der beweglichen Eisenbahnfahrzeuge von Bahn zu Bahn gegeben ist, führt dahin, dafs die Einheitlichkeit des internationalen öffentlichen Interesses und die Beziehung der internationalen öffentlichen Rechtspflichten sich keineswegs auf die Verhältnisse zweier aneinander stofsenden Eisenbahnen und zweier aneinander grenzenden Staaten beschränkt, sondern in beständiger Ausdehnung immer ausgedehntere Eisenbahnnetze

[4] Nach dem Schlufsprotokoll der zweiten internationalen Konferenz, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, datiert Bern den 15. Mai 1886 (die erste diesbezügliche internationale Konferenz hatte zu Bern im Oktober 1882 stattgefunden), wurden international die Spurweite der Bahngeleise und die Bestimmungen festgesetzt, welchen das Rollmaterial der Eisenbahnen entsprechen mufs, damit es aus Gründen seiner Bauart vom internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden darf. Diese Festsetzungen traten am 1. April 1887 in Wirksamkeit, nachdem sämtliche auf der Konferenz vertretene Staaten, nämlich die Schweiz, Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich-Ungarn, ihre Zustimmung zu derselben erklärt hatten. Ferner traten bei (entsprechend dem Vorbehalt in Art. IV des Schlufsprotokolls) die Niederlande, Rumänien, Belgien, Griechenland, Serbien, Bulgarien. Vgl. Zeit. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1882 S. 1082, 1125—1126; 1881 S. 773—777; 1886 S. 705—709, 715—818. — Bericht des eidgenössisch. Post- und Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung 1882 S. 67, 1884 S. 49, 1886 S. 52, 1887 S. 46, 1888 S. 2, 1889 S. 2, 1890 S. 3, 1891 S. 2.

betrifft, über immer weitere Landflächen und immer mehr Staaten und zuletzt über ganze Kontinente sich erstreckt und die darin einbegriffenen Eisenbahnen und Staaten erfafst.[5]

An der Hand der thatsächlichen Verhältnisse, aus der Beschaffenheit des benutzten Verkehrsmittels, aus der fortgesetzten lebendigen Wechselwirkung der verschiedenen Elemente dieses Verkehrsmittels — menschliche Leitung, bewegende Naturkraft, Fahrzeug, Verkehrsweg — erwächst so schon in jener Epoche, in welcher im übrigen die öffentlichen Interessen am internationalen Verkehr sich noch vielfach einseitig und gegensätzlich gegenüberstehen, mit Notwendigkeit ein intensiv und extensiv sich immer mehr ausbreitendes Bethätigungsbereich, in welchem von hüben und von drüben, über Länder, Staaten und Kontinente hinweg die Bethätigung im Dienste und nach Mafsgabe eines einheitlich gemeinsamen internationalen öffentlichen Interesses erfolgt. Einmal aus den Verhältnissen heraus entstanden und sich entwickelnd wird dieses einheitlich gemeinsame internationale öffentliche Interesse ein Faktor, der seine selbständige Bedeutung in dem Einflusse bekundet, welchen er allenthalben in dem internationalen Ringen einseitiger öffentlicher Interessen gegeneinander und gegen die Einpassung in umfassendere international-gemeinsame öffentliche Interessen zur Stärkung und Förderung der letzteren ausübt.

§ 6.

C. Das internationale Verhältnis der Eisenbahnen gegenüber dem Publikum im Hinblick auf die internationalen Transporte.

Die Eisenbahn ist kein einfacher öffentlicher Verkehrsweg. Sie ist überhaupt kein öffentlicher, sondern ein thatsächlich

[5] Hier nur der Hinweis, dafs durch Vermittelung von Trajekten die Eisenbahnverbindung auch über schmalere Seestrafsen hinwegführt, und dafs auch die Seeschiffahrt, in immer engerem Anschlusse an den Eisenbahnbetrieb, mehr und mehr zu einem Gliede in dem international sich verbindenden Betriebe der Eisenbahnen von durch Meere geschiedenen Ländern und von durch Weltmeere geschiedenen Kontinenten wird. Auch die Flufs- und Kanalschiffahrt schliefst sich bekanntlich vielfach gliedweise in enger Verbindung dem Eisenbahnbetriebe an.

(und vielfach auch rechtlich) zu Gunsten eines Privilegierten derart verschlossener Verkehrsweg, daſs der Eisenbahnbetrieb ein thatsächliches Monopol des Privilegierten bildet. Aber die Eisenbahn ist ein Verkehrsweg, auf welchem bestimmungsgemäſs eine öffentliche Transportbesorgung dem monopolistischen Betriebsinhaber obliegt.

Notwendig ist infolge des Betriebsmonopols die Bewerkstelligung von Eisenbahntransporten mit der Entstehung gewisser rechtlicher Beziehungen zwischen den Transportinteressenten und dem Inhaber jenes Betriebsmonopols verknüpft.

Die Transportbesorgung ist eine öffentliche, d. h. die Bewerkstelligung der Transporte ist eine öffentliche Rechtspflicht des Betriebsinhabers.

Aber je nach der Auffassung des öffentlichen Verkehrsinteresses kann diese öffentliche Transportpflicht an verschiedene Bedingungen geknüpft sein, und je nach der gesamten Gestaltung und Entwickelung der Verhältnisse kann die Bestimmung dieser Bedingungen von verschiedenen Stellen ausgehen. Neben dem öffentlichen Verkehrsinteresse besteht das eigene Interesse des Betriebsinhabers an dem Transportbetriebe.

Abgesehen von gewissen, im Hinblick auf die öffentliche Transportpflicht gezogenen allgemeinen Schranken und abgesehen von einigen beschränkenden Bestimmungen, welche von den älteren Arten von Transportunternehmungen auf die Eisenbahnen übertragen werden, unterbleibt in der älteren Periode des Eisenbahnwesens jede weitgreifende Einwirkung von dritter öffentlicher Seite auf die Gestaltung der Beziehungen zwischen den unmittelbar Beteiligten, d. h. zwischen der Eisenbahn einerseits und den Transport-Interessenten andererseits.

Das hat wegen des thatsächlichen Verkehrsmonopols der Eisenbahnen die Folge, daſs die Gestaltung dieser Beziehungen inhaltlich von den Eisenbahnen allein und nicht von beiden Seiten in gleichem Maſse ausgeht. Formell kommt dies insofern zum Ausdruck, als die Eisenbahnen einseitig allgemeine Normsatzungen, Reglements, Tarife u. s. w. erlassen und öffentlich bekannt machen, nach Maſsgabe derer und unter Bezug-

nahme auf welche sodann die konkreten Verträge zwischen Eisenbahnen und Transportinteressenten geschlossen werden.

Mit der öffentlichen Verkehrsbestimmung des Eisenbahnbetriebes ist die einseitige Gestaltung der Verhältnisse zwischen Eisenbahnen und Transportinteressenten durch die ersteren nur unter der die erste Periode des Eisenbahnwesens charakterisierenden Voraussetzung vereinbar, daſs das öffentliche Verkehrsinteresse in weitreichendem Maſse mit dem eigenen Interesse der Eisenbahnen coïncidiere, und daſs auch über die Grenzen dieser Coïncidenz hinaus die Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehrsinteresse als einem höher stehenden Interesse in selbständiger Unterordnung ausreichend Rechnung tragen.

Die einseitige Gestaltung der Rechtsbeziehungen zwischen Eisenbahnen und Transportinteressenten durch die ersteren greift in der ersten Periode nicht bloſs im Verhältnis der einzelnen Eisenbahn zu den Transportinteressenten derselben, sondern auch im Verhältnis mehrerer im Betriebe zusammenwirkender Eisenbahnen zu den Interessenten von Transporten Platz, welche über die Strecke der einzelnen Eisenbahn hinausführen. Gerade die Verhältnisse dieser letzteren Art haben zu der thatsächlich von den Eisenbahnen ausgegangenen Entwickelung und Ausgestaltung der rechtlichen Beziehungen zwischen jenen und den Transportinteressenten in besonders hohem Maſse beigetragen.

Durch Übereinkunft der mehreren zusammenwirkenden Eisenbahnen unter sich wurden einseitig die Normen, Reglements, Tarife festgestellt und sodann öffentlich bekannt gemacht, auf Grund deren in den konkreten Verträgen die Beziehungen zwischen den Interessenten der weitergehenden Transporte einerseits und jenen mehreren Eisenbahnen andererseits geregelt wurden.[1]

---

[1] Die Eisenbahnen stellten — was uns an dieser Stelle nicht weiter interessiert — zur Erzielung von Gleichmäſsigkeit durch Übereinkunft auch vielfach die Reglements fest, welche sie — eine jede für sich — in dem auf ihre Strecke beschränkten Lokalverkehr zur Anwendung bringen wollten.

Die öffentliche Bekanntmachung jener gemeinsamen Normen, Reglements u. s. w. erfolgte seitens jeder einzelnen der beteiligten Eisenbahnen. Häufig wurde aufserdem eine gemeinsame Verwaltungsstelle der mehreren Eisenbahnen mit derselben betraut.

Soweit dem nicht autoritative Normen entgegenstanden, war es zum mindestens theoretisch möglich, die öffentliche Bekanntmachung nur von solcher gemeinschaftlichen Verwaltungsstelle, nicht mehr von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen ausgehen zu lassen.

Inhaltlich betrafen die gemeinsamen Normen mehrerer Eisenbahnen für den durchgehenden Verkehr die Regelung von Verhältnissen, welche über den Wirkungs- und Verfügungsbereich der einzelnen Eisenbahnen hinausreichen. Im Hinblick auf die Bestimmung der Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr ist die öffentliche Bekanntmachung und zwar die allseitige, bezw. gemeinsame, öffentliche Bekanntmachung jener Normen für die Ingeltungsetzung derselben wesentlich. Von der Ingeltungsetzung jener Normen ab ist wegen des Inhaltes derselben ein einheitliches öffentliches Verkehrsinteresse zur rechtlichen Anerkennung gebracht, welches über den Verfügungsbereich jeder einzelnen Eisenbahn hinausliegt. Deshalb ist folgerichtig die Aufsergeltungsetzung der gemeinsamen Normen durch die öffentliche Bekanntmachung einer einzelnen jener Eisenbahnen weder überhaupt noch für diese einzelne Eisenbahn möglich.

In obiger Weise wurden auch von Eisenbahnen verschiedener Staaten für die Regelung der Beziehungen zwischen den international-zusammenwirkenden Eisenbahnen einerseits und den Interessenten internationaler Transporte andererseits gemeinsame internationale Normen, Reglements, Tarife u. s. w. festgestellt und öffentlich bekannt gemacht.

Das gemeinschaftliche Interesse im Hinblick auf den gemeinsamen Transportbetrieb veranlafste die Eisenbahnen, so innerstaatlich wie international, zur gemeinsamen Normsetzung für die Regelung ihrer Beziehungen zu den Transportinteressenten. Inhaltlich war diese gemeinschaftliche Norm-

setzung in erster Linie von gemeinschaftlichem eigenem Interesse der Eisenbahnen eingegeben.

Insoweit war die Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrsinteresses nicht Zweck, sondern nur eine für den Bereich der Coïncidenz beider Interessenarten bewirkte objektive Folge der gemeinsamen Normsetzung.

Allein gerade hinsichtlich des gemeinsamen Transportbetriebes und insbesondere des international gemeinsamen Transportbetriebes ergab sich aus den Verhältnissen für die Eisenbahnen ein starker Antrieb, das öffentliche Verkehrsinteresse auch unabhängig von dem eigenen Interesse zu berücksichtigen.

Denn vielfach wurde es nur durch Gewinnung des öffentlichen Verkehrsinteresses und der öffentlichen Meinung den Eisenbahnen möglich, die ihrem gemeinsamen, insbesondere ihrem international-gemeinsamen Wirken sich entgegenstellenden mancherlei bedeutenden Hemmungen und Hindernisse zu überwinden. In gewissem Grade wurde also die Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrsinteresses unmittelbarer Zweck der von den verbundenen und eventuell international verbundenen Eisenbahnen ausgehenden Transportregelung.

Rückwirkend erschien die fortgesetzte Anerkennung und Zurgeltungbringung des öffentlichen Verkehrsinteresses durch die Eisenbahnen in Fällen, in welchen dasselbe mit dem gemeinsamen eigenen Interesse jener nicht coïncidierte, allmählich notwendig als Ausdruck einer den Eisenbahnen obliegenden und durch ihr thatsächliches Verhalten fortgesetzt anerkannten öffentlichen und eventuell international öffentlichen Rechtspflicht.

Das öffentliche Verkehrsinteresse, um welches es sich dabei handelte, erstreckte sich über den Bereich der einzelnen Eisenbahn hinaus und war, soweit die gemeinsame Transportregelung international verbundener Eisenbahnen in Betracht kam, ein internationales öffentliches Verkehrsinteresse. Die von den Eisenbahnen selbst ausgehende und dauernd fortgesetzte international gemeinsame Regelung der internationalen Transportbeziehungen zwischen Eisenbahnen und Publikum erschien so als ein weiterer Ausdruck, als eine weitere

lebendige Bethätigung eines selbständigen internationalen öffentlichen Verkehrsinteresses, in Beziehung auf welches den Eisenbahnen die internationale öffentliche Rechtspflicht zu jener gemeinsamen Thätigkeit und Regelung erwuchs.

In der zweiten Periode trat mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse an der Regelung der Transportbeziehungen zwischen Eisenbahn und Publikum auch vielfach der Gegensatz desselben zu den eigenen Interessen der Eisenbahnen stärker hervor. Gegenüber der Stärke des Gegensatzes sicherte die selbständige Thätigkeit der Eisenbahnen nicht mehr hinlänglich die ausreichende Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrsinteresses.

Der allmählichen Entwickelung und Ausbreitung der Eisenbahnen und ihres Verkehrs entsprechend machte sich der Gegensatz der Interessen zwischen Eisenbahn und Transportinteressenten zunächst innerhalb der einzelnen Länder und Staaten stärker fühlbar. Die Folge war, dafs zunächst die einzelnen Staaten und Reiche je für den innerstaatlichen Eisenbahnverkehr behufs Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses die Regelung der Beziehungen zwischen Eisenbahn und Transportinteressenten in weitergehendem Mafse in die Hand und den Eisenbahnen abnahmen.

Dreierlei Momente aber liefsen sich insbesondere in den Beziehungen der Eisenbahnen zu den Transportinteressenten unterscheiden:

1. Die Pflicht der Eisenbahnen zur Übernahme ihnen angetragener Transporte. Diese Pflicht war von Beginn des Eisenbahnwesens an in gewissem Umfange begründet und der Eisenbahnbetrieb damit zu einem öffentlichen gemacht worden.

2. Die Bemessung des der Eisenbahn für die Besorgung eines Transportes zu entrichtenden Transportpreises.

Die wirtschaftliche Selbständigkeit der Eisenbahnunterunternehmungen hing davon ab, inwieweit ihnen diese Bemessung zustand. Von vornherein waren den Eisenbahnen behufs Wahrung des öffentlichen Charakters des Transportbetriebes gewisse Beschränkungen in dieser Hinsicht auferlegt. Eine Ausdehnung dieser Beschränkungen und die dadurch

bedingte Verminderung der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Eisenbahnen wurde zu Beginn der zweiten Periode noch nicht im Interesse des öffentlichen Verkehrs für erforderlich erachtet.

3. Die Beziehungen, welche im Hinblick auf die pflichtgemäfs gegen Zahlung bestimmter Transportpreise übernommenen, bezw. zu übernehmenden Transporte im regelmäfsigen Verlaufe dieser Transporte, sowie unter Hinzutritt besonderer Umstände zwischen den Eisenbahnen und den Transportinteressenten zur Entstehung kamen oder kommen konnten.

Hauptsächlich die öffentliche Regelung dieser unter 3. erwähnten Beziehungen erschien zunächst als ein Bedürfnis des öffentlichen Verkehrs in den einzelnen Staaten. Allein auch bezüglich ihrer wurde nicht und namentlich nicht mit einem Schlage eine völlig umfassende Regelung von öffentlich staatlicher Seite bewerkstelligt. Es trat eine durch historische Rücksichten auf die Verhältnisse anderer Transportunternehmungen und durch praktische Rücksichten bestimmte Teilung dergestalt ein, dafs zunächst nur die am wichtigsten erachteten Beziehungen jener Art eine öffentlich-staatliche Regelung erfuhren, während andere Seiten der Transportbeziehungen noch der selbständigen Regelung der Eisenbahnen überlassen blieben.

Später wurde dann mehrfach das der selbständigen Regelung der Eisenbahnen überlassene Bereich durch fernere öffentlich-staatliche Regelungen noch weiter beschränkt.

Abgesehen von den in den ursprünglichen Eisenbahngesetzen und Eisenbahnkonzessionen enthaltenen Bestimmungen, insbesondere über öffentliche Transportpflicht und Begrenzung der zu erhebenden Transportpreise, waren in der durch die weitgehende Selbständigkeit der Eisenbahnen charakterisierten ersten Periode die oben unter Nr. 1—3 unterschiedenen Beziehungen hauptsächlich in sogenannten Reglements und Tarifen der Eisenbahnen geregelt worden.

In der zweiten Periode wurde nun ein Teil insbesondere des Inhalts der bisherigen Verkehrs- oder Betriebsreglements der Eisenbahnen im Wege der Staatsgesetzgebung geregelt.

Dies geschah z. B. für Deutschland und Österreich-Ungarn in dem für diese Länder und Staaten eingeführten Handelsgesetzbuch (Buch IV, Tit. V, Abschn. 1 und 2, vom Frachtgeschäfte überhaupt und vom Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere).

Später wurde dazu noch von seiten des Deutschen Reichs gemäfs Bundesratsbeschlusses ein Betriebsreglement für die deutschen Eisenbahnen und nach vorhergegangenen gemeinschaftlichen Beratungen zwischen deutschen und österreich-ungarischen Delegierten inhaltlich grofsenteils übereinstimmende Betriebsreglements für Österreich und für Ungarn durch die zuständigen staatlichen Verwaltungsstellen Österreichs und Ungarns eingeführt.

Nach dieser letzteren öffentlich-staatlichen Regelung war im innerstaatlichen Eisenbahnverkehr Deutschlands und Österreich-Ungarns das sachliche Bereich für eigene, die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Transportinteressenten betreffende Reglements der Eisenbahnen auf mehr untergeordnete Ergänzungen beschränkt. Dagegen wurden die Tarife, welche insbesondere die Festsetzungen bezüglich der Transportpreise enthalten, noch von den Eisenbahnen selbst aufgestellt.

Während so die Regelung der Beziehungen zwischen Eisenbahnen und Transportinteressenten im innerstaatlichen Verkehr bereits weitgehend von öffentlich-staatlichen Stellen ausging, blieb dieselbe im internationalen Verkehr noch wesentlich den Eisenbahnen selbst überlassen. Dies hatte seinen Grund einerseits darin, dafs der internationale Eisenbahnverkehr erst später als der innerstaatliche Eisenbahnverkehr eine immer gröfsere Bedeutung für die öffentlichen Interessen erlangte. Denn erst allmählich schlossen sich die Eisenbahnnetze der verschiedenen Länder und Staaten international enger aneinander. Es hatte seinen Grund aber ferner darin, dafs für den internationalen öffentlichen Verkehr eine einheitliche, selbständige, mafsgebende Organisation nicht bestand, und die Vereinigung der verschiedenen, öffentlich-staatlichen Organisationen zu gemeinsamer international-öffentlicher

Regelung der internationalen Transportbeziehungen mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft war.

Insbesondere steigerten sich in gewisser Hinsicht diese Schwierigkeiten gerade dadurch, dafs in vielen einzelnen Staaten für den innerstaatlichen Verkehr die öffentlich-staatliche Regelung der Transportbeziehungen mehr ausgedehnt wurde. Denn diese einzelnen öffentlich-staatlichen Regelungen wurden von verschiedenen Gesichtspunkten und Rechtsanschauungen aus unternommen und unterschieden sich inhaltlich daher in wichtigen Punkten. Den von jedem einzelnen Staate vertretenen öffentlichen Interessen entsprach es aber, dafs die internationale öffentliche Regelung der internationalen Transportbeziehungen thunlichst in Einklang mit der innerstaatlichen öffentlichen Regelung der innerstaatlichen Transportbeziehungen stehe.

Andererseits wurde durch die Einführung umfassenderer öffentlich-staatlicher Regelungen für die Transportbeziehungen im inneren Verkehr der Staaten das Bedürfnis nach der Einführung einer von den vereinigten Staaten ausgehenden öffentlichen Regelung jener Beziehungen im internationalen Verkehr verstärkt.

Denn jeder einzelne Staat beanspruchte, dafs die von ihm ausgegangene öffentliche Regelung der Transportbeziehungen für alle Transportbeziehungen mafsgebend sein sollte, soweit dieselben seinem Raumbereich angehörten. Infolgedessen wurde die einheitliche Regelung der internationalen Transportbeziehungen durch die Eisenbahnen wesentlich erschwert. Jeder internationale Transport wurde in seinen verschiedenen Teilen und Beziehungen mehr oder weniger verschiedenen — möglicherweise sich gegenseitig widersprechenden — öffentlich-staatlichen Normsatzungen unterworfen, während die international einheitlichen Satzungen der Eisenbahnen sich nur behaupten konnten, soweit sie nicht in Widerspruch zu den öffentlich-staatlicherseits für die einzelnen Staaten erlassenen Normen traten.

Mit der Zunahme des internationalen Eisenbahnverkehrs steigerte sich ferner sowohl im Hinblick auf das einseitige diesseitige oder jenseitige öffentliche Interesse am inter-

nationalen Verkehr, als auch im Hinblick auf das internationale öffentliche Interesse immer mehr das Bedürfnis nach einheitlicher öffentlicher Regelung der internationalen Transportbeziehungen. Es erstreckte sich dieses Bedürfnis hinsichlich des internationalen Verkehrs auch nicht blofs auf die oben unter 3 bezeichneten Beziehungen, welche die Folgen übernommener Transporte betrafen. Es bedurfte vielmehr für das internationale Bereich auch der grundlegenden öffentlichen Feststellung der öffentlichen internationalen Transportpflicht der Eisenbahnen und der öffentlichen Pflicht derselben zu einem diese internationalen Transporte erst ermöglichenden internationalen Zusammenwirken.

Die hier bezeichnete öffentliche internationale Regelung ist für den internationalen Frachtverkehr auf den (internationale Bedeutung besitzenden) Eisenbahnen der meisten europäischen Festlandsstaaten durch das bekannte Berner Übereinkommen dieser Staaten zu stande gebracht worden.[2]

Diese gemeinsame Normsatzung ist für den international-öffentlichen Verkehr bestimmt und hat ihrer international-öffentlichen Bestimmung entsprechend zu ihrer Ingeltung-

---

[2] Nach drei zu Bern abgehaltenen internationalen Konferenzen (13. Mai bis 4. Juni 1878, 21. September bis 10. Oktober 1881, 5. bis 17. Juli 1886) wurde der Inhalt des späteren internationalen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr im wesentlichen in dem Berner Schlufsprotokoll vom 17. Juli 1886 festgestellt. Das internationale Übereinkommen selbst wurde am 14. Oktober 1890 zu Bern geschlossen. Nach Zustimmung der betreffenden Parlamente wurde es seitens aller beteiligten Staaten ratifiziert und die Ratifikationsurkunden am 30. September 1892 zu Bern ausgetauscht. Vom 1. Januar 1893 ab ist das Übereinkommen in Wirksamkeit getreten. Es ist abgeschlossen worden zwischen dem Deutschen Reich, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich-Ungarn — zugleich für Liechtenstein —, Rufsland und der Schweiz.

Neuerdings hat — veranlafst durch einen Antrag des Fürstentums Monaco — auf Einladung des schweizerischen Bundesrates am 15. Juni 1893 zu Bern eine Konferenz der Vertragsstaaten stattgefunden, in welcher über den Beitritt noch anderer Staaten zu dem internationalen Übereinkommen verhandelt wurde. Diese Verhandlungen haben (Ende Juni 1893) noch zu keinem Ergebnis geführt. Vgl. Zeit. des Vereins Deutsch. Eisenb. 1893 S. 388.

setzung der öffentlichen Bekanntmachung, und zwar seitens aller[3] beteiligten Staaten, bedurft.

Nach dem Inhalte des nur internationale Gütertransporte betreffenden Übereinkommens beziehen sich die Normen desselben nur auf die Regelung von Verhältnissen, welche über den Machtbereich jedes einzelnen Staates hinausreichen. Durch die Inkraftsetzung jener Normen ist daher ein einheitliches internationales öffentliches Verkehrsinteresse zur rechtlichen Geltung und Anerkennung gebracht, welches über den Verfügungsbereich der einzelnen öffentlich-staatlichen Organisation hinausreicht, und welchem die einzelne öffentlich-staatliche Organisation daher rechtliche Geltung weder verschaffen, noch nehmen kann. Eine nicht durch den Inhalt jener Normen begründete Aufsergeltungsetzung kann darum rechtlich durch Verfügung und öffentliche Bekanntmachung eines einzelnen Staates weder überhaupt, noch für diesen einzelnen Staat bewirkt werden.

Diese international-öffentliche Regelung der internationalen Eisenbahnfrachttransporte schliefst jede ihrem Inhalte zuwiderlaufende Regelung, sei es auf einseitig öffentlich-staatlichem Wege oder sei es auf dem Wege internationaler Übereinkunft und Festsetzung der beteiligten Eisenbahnen, aus.

Abgesehen von der Regelung der internationalen Transportpflicht und des internationalen Zusammenwirkens der Eisenbahnen zu diesem Behufe, erstreckt sich der Inhalt des internationalen öffentlichen Übereinkommens im grofsen Ganzen auf diejenigen Seiten der Transportbeziehungen, welche in Deutschland, bezw. Österreich-Ungarn das Handelsgesetzbuch im Verein mit dem staatlichen Betriebsreglement normiert hatte.

Es ist daher im räumlichen Bereich jenes internationalen öffentlichen Übereinkommens für internationale Reglements der Eisenbahnen über die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Interessenten internationaler Eisenbahnfrachttransporte

---

[3] Denn eine Stelle für die gemeinschaftliche öffentliche Bekanntmachung namens aller Staaten besteht nicht.

nur noch Gelegenheit zu mehr untergeordneten Ergänzungen geblieben.

Bei dem Mangel scharfer inhaltlicher Abgrenzung zwischen Reglements und Tarifen kann es nicht fehlen, dafs auch mancherlei Bestimmungen, welche herkömmlicherweise in die Tarife der Eisenbahnen aufgenommen wurden, in den Inhalt des internationalen Berner Übereinkommens einbezogen sind. Insoweit beseitigt das internationale Berner Übereinkommen auch die Selbständigkeit der Eisenbahnen im Erlafs internationaler oder nicht internationaler Tarife für internationale Frachttransporte.

Derartige Tarife sind also nur insoweit gültig, als sie nach dem Inhalt des Übereinkommens zulässig erscheinen.[4] Das internationale Berner Übereinkommen erstreckt sich aber nicht auf den Kernpunkt der (Güter-)Tarife, — nämlich die Grundsätze, nach welchen die Frachtpreise für die internationalen Transporte zu bemessen sind. Es schreibt auch nicht vor, dafs die Eisenbahnen in dieser Hinsicht für die internationalen Frachttransporte internationale Übereinkünfte treffen müssen. Es beläfst es vielmehr in dieser Hinsicht auch für die internationalen Frachttransporte bei dem geltenden Rechte.[5] Insbesondere berührt und verändert es nicht das Mafs von Einflufs, welches den einzelnen Staaten nach ihrem staatlichen Sonderrechte den Eisenbahnen gegenüber in Hinsicht auf Tarifklassifikation und Bemessung der Tarifsätze zusteht. —

Während das öffentliche Verkehrsinteresse und der vielfache Gegensatz desselben zu den eigenen Interessen der Eisenbahnen dahin geführt hat, dafs in der zweiten Periode innerstaatlich und in der in dieser Hinsicht als dritte zu bezeichnenden Periode auch international die Ordnung der Rechtsbeziehungen im engeren Sinne zwischen den Eisen-

---

[4] Vgl. int. Berner Übereinkommen Art. 4.

[5] Jedoch müssen die Tarife, nach welchen die Fracht für internationale Gütertransporte berechnet werden soll, und ebenso die auf diese Transporte bezüglichen Tarifermäfsigungen gemäfs § 11 des internationalen Berner Übereinkommens gehörig veröffentlicht sein und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zu gute kommen.

bahnen und Transportinteressenten den Eisenbahnen fast völlig entzogen und einseitig von den Staaten, bezw. den international vereinigten Staaten als Wahrern der öffentlichen, bezw. der international-öffentlichen Verkehrsinteressen vorgenommen worden ist, ist eine teilweis andere Entwickelung bezüglich der Tarife im engeren Sinne, d. h. im wesentlichen bezüglich der Tarifklassifikation und der Tarif- oder Frachtsätze eingetreten.

Gewisse Beschränkungen bezüglich der Tarifierung waren den Eisenbahnen zur Wahrung der Öffentlichkeit des Eisenbahnbetriebes von vornherein öffentlich-staatlich auferlegt. Insbesondere galt aufser sachlichen Beschränkungen (Maximalsätze) auch die Pflicht zur öffentlichen Bekanntmachung der Tarife und zur gleichen Behandlung aller Transportinteressenten „unter gleichen Umständen".

Im übrigen wird auch auf dem Gebiete des Tarifwesens die erste Periode durch eine völlige Selbständigkeit der Eisenbahnen in Gestaltung der Tarifklassifikationen und eine weitgehende Selbständigkeit in Bemessung der Tarifsätze charakterisiert. Dabei wirkt das eigene Interesse der Eisenbahnen auf die von ihnen ausgehende Tarifierung ganz besonders bestimmend ein.

Entsprechend ihren gemeinsamen eigenen Interessen begannen die Eisenbahnen früh, gemeinsame Verbandsklassifikationen und gemeinsame Tarif- und bezw. Frachtsätze für durchgehende Transporte aufzustellen.

Sie bildeten Verbände mit derartigen Bestimmungen nicht blofs innerstaatlich, sondern auch in internationaler Erstreckung.

In der zweiten Periode beginnt auch hinsichtlich der Tarife das Bestreben, dem öffentlichen Verkehrsinteresse gegenüber dem eigenen Interesse der Eisenbahnen eine gröfsere Berücksichtigung zu verschaffen. Allein da die Tariffragen die wirtschaftliche Selbständigkeit und das finanzielle eigene Interesse der Eisenbahnen in ihrem innersten Kerne berühren und bestimmen, so widersetzen sich die Eisenbahnen der Übertragung der Tarifregelung auf den Staat als Vertreter des öffentlichen Verkehrsinteresses viel entschiedener, als der

Übertragung der Transportregelung im engeren Sinne auf denselben. Das gegensätzliche Ringen dieser mächtigen Interessen und Interessenvertreter hat daher auf dem Gebiete des Tarifwesens mehrfach zu dem Ausgleiche geführt, dafs den Eisenbahnen selbst die Regelung dieser Angelegenheiten verblieben, aber die Einflufsnahme des Staates beträchtlich erweitert worden ist.

Das Tarifwesen ist nicht blofs im Verhältnis der Transportinteressenten zu den Eisenbahnen, sondern auch für die Verhältnisse der Verkehrsinteressenten untereinander bedeutsam. Sobald überhaupt und soweit das öffentliche Verkehrsinteresse gegenüber dem eigenen Interesse der Eisenbahnen Einflufs auf das Tarifwesen ausübt, machen sich Gegensätze innerhalb der Interessen der Verkehrsinteressenten geltend, welche je von verschiedenen öffentlichen Interessenstandpunkten aus das Tarifwesen zu beeinflussen suchen.

Die Massenhaftigkeit und die Verschiedenheit des Eisenbahngüterverkehrs hat dahin geführt, dafs innerhalb der Gütertarife regelmäfsig als verschiedene Elemente, nach welchen zusammen die Frachten bestimmt und bemessen werden, eine Tarifklassifikation der Güter und Tarifsätze unterschieden und aufgestellt werden.

Der Gegensatz der eigenen Interessen der Eisenbahnen zu dem öffentlichen Verkehrsinteresse einerseits, die Gegensätze innerhalb der öffentlichen Verkehrsinteressen andererseits sind für die Gestaltung sowohl der Tarifklassifikation, wie der Tarifsätze bedeutsam.

Die Gestaltung der Tarifklassifikation wird anfangs überwiegend von dem ersteren Gegensatz (von dem zweiten hauptsächlich nur in der Zulassung von Ausnahmetarifen für gewisse Güterarten) beherrscht. Für die Gestaltung der Tarifsätze kommen beide Arten der vorbezeichneten Gegensätze in erheblichem Mafse in Betracht.

Im Hinblick auf die Tarifklassifikation verschafft sich in der zweiten Periode das öffentliche Verkehrsinteresse zunächst innerhalb der einzelnen Staaten gröfsere Geltung, dringt aber allmählich auch als international öffentliches Interesse mehr durch, indem es nach und nach die mehr

technischen, aus der Verschiedenheit der Tarifklassifikationen innerhalb der einzelnen Staatsbereiche sich ergebenden Schwierigkeiten im Sinne gröfserer internationaler Einheitlichkeit überwindet.

Die die zweite Periode charakterisierende Entwickelung bezüglich der Tarifklassifikation begann innerhalb Deutschlands damit, dafs die Eisenbahnen selbst in Vereinen und Verbänden in ihrem gemeinschaftlichen eigenen Interesse und im öffentlichen Verkehrsinteresse gegenüber der bisherigen Zersplitterung und Verschiedenheit die thunlichste Einheitlichkeit und Gleichmäfsigkeit der Tarifklassifikation für den innerdeutschen Eisenbahnverkehr zu erreichen suchten. Diesen nicht zum Ziele führenden Versuchen der Eisenbahnen traten Bestrebungen gegenüber, die Erreichung jenes Zieles im Wege öffentlich staatlicher Aktion dadurch zu ermöglichen, dafs in vorgeschlagenen Entwürfen zu neuen Reichsgesetzen dem Deutschen Reiche eine umfassende, tiefgreifende Kompetenz zur Regelung des Eisenbahntarifwesens beigelegt wurde. Aber diese Entwürfe wurden nicht zu Gesetzen erhoben und jene ausschliefslich öffentlich staatlichen Bestrebungen blieben gleichfalls resultatlos.

Auf einem nunmehr beschrittenen dritten Wege wurde das Ziel erreicht. Nach gewissen Direktiven, welche das Reich in der Form von Bundesratsbeschlüssen für die einheitliche Gestaltung der Tarifklassifikation gab, wurde durch eine unter Mitwirkung bezw. Einwirkung deutscher Einzelstaaten hergestellte organisatorische Verbindung der deutschen Eisenbahnen jene einheitliche und dem öffentlichen Verkehrsinteresse besser Rechnung tragende Tarifklassifikation zu stande gebracht und von den deutschen Eisenbahnen mit Genehmigung, bezw. nach Anweisung der deutschen Einzelstaaten in Geltung gesetzt.

Sodann wurde für die gemeinsame Fortbildung jener gemeinsamen Tarifklassifikation dadurch gesorgt, dafs wiederum unter Einwirkung der deutschen Einzelstaaten zu jenem Zwecke gemeinsame organisatorische Einrichtungen der deutschen Eisenbahnen und eine zu diesem Behufe geschaffene

und mit jenen in Verbindung gesetzte deutsche öffentliche Interessenvertretung zu stande gebracht wurden.

Ebenso wurde auch in Österreich durch ein gewisses Zusammenwirken öffentlich staatlicher Organe einerseits und der Eisenbahnen andererseits eine gröfsere Einheitlichkeit der Tarifklassifikation für die österreichischen Eisenbahnen erreicht.

Desgleichen fand in anderen Staaten eine Entwickelung der Tarifklassifikation im Sinne gröfserer Einheitlichkeit und stärkerer Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen statt. Die hierbei thätigen öffentlich staatlichen Organe fielen mit den gleichfalls dazu mitwirkenden Eisenbahnorganen insoweit meist zusammen, als die betreffenden Eisenbahnen Staatsbahnen waren.

Nach diesen Neuregelungen innerhalb der einzelnen Staaten trat alsbald das Bedürfnis der Regelung der Tarifklassifikationen im internationalen Verkehr im Sinne gröfserer Einheitlichkeit und stärkerer Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses hervor. Dasselbe wurde sogar durch jene Neuregelungen insofern verstärkt, als es den einzelnen internationalen Eisenbahnverbänden erschwert wurde, die früher schon in ihrem gemeinsamen eigenen Interesse hergestellten internationalen Verbands-Tarifklassifikationen der Verschiedenheit der Landes-Tarifklassifikationen gegenüber für den internationalen Verkehr aufrecht zu erhalten.

Die infolgedessen erforderliche internationale Neuregelung wurde wiederum durch internationales Zusammenwirken der Eisenbahnverwaltungen zuwege gebracht. Allein die Eisenbahnverwaltungen standen teils infolge der inzwischen eingetretenen Ausbreitung des Staatsbahnsystems, teils infolge ausgedehnterer Geltendmachung der Staatsaufsichtsrechte jenen gegenüber bei dieser Neuregelung der internationalen Tarifklassifikationen unter weit stärkerer öffentlich staatlicher Einwirkung und hatten dem öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr weitergehende Rücksicht zu tragen, als in der ersten Periode. Eine derartige gemeinsame internationale Tarifklassifikation ist insbesondere seitens einer grofsen Anzahl deutscher und österreichisch-ungarischer

Eisenbahnverwaltungen für den betreffenden internationalen Verkehr zu stande gebracht worden.

Sodann haben sich daran beteiligt oder angeschlossen: belgische und niederländische Verwaltungen. Eine internationale Tarifklassifikation ist im deutsch-schweizerisch-italienischen Verkehr, eine andere im österreichisch-ungarisch-, serbisch-bulgarisch-türkischen Verkehr festgesetzt. Ein Teil der Schweizer Eisenbahnen hat die deutsche Tarifklassifikation auch für den innerschweizerischen Verkehr angenommen, sodafs es für den deutsch-schweizerischen internationalen Verkehr keiner besonderen Klassifikation bedarf.

Manche internationale Verkehre entbehren der einheitlichen Tarifklassifikationen und bedürfen daher der Anwendung je der Landes-Tarifklassifikationen. Dies ist vielfach in den internationalen Verkehren mit Frankreich und mit Rufsland der Fall.

Die mannigfachen oben erwähnten Ansätze weisen auf eine in der Zukunft unter internationaler öffentlicher Mitwirkung der Staaten herzustellende europäische Tarifklassifikation für den internationalen europäischen Verkehr hin. Für deren gemeinsame Fortbildung wären alsdann europäische international-öffentliche organisatorische Einrichtungen zu schaffen. Allerdings würde bei dem Fortbestand des bisherigen Mafses von Selbständigkeit der Eisenbahnen auch deren internationales Zusammenwirken und Mitwirken zur Herstellung einer international europäischen Tarifklassifikation erforderlich sein. —

In der zweiten Periode wurde hinsichlich der Tarifsätze und Frachten innerhalb der einzelnen Staaten vom Gesichtspunkte des öffentlichen Verkehrsinterresses gegenüber dem eigenen Interesse der Eisenbahnen thunlichste Gleichmäfsigkeit[6] und dabei Herabsetzung der Tarifsätze erstrebt.

In diesem Sinne erfolgte eine im Vergleich mit der ersten Periode verstärkte Einwirkung der öffentlich staatlichen Or-

[6] Also Beschränkung der Differential- und Ausnahmetarife, insofern sie nur von dem eigenen Interesse der Eisenbahnen eingegeben waren.

gane gegenüber dem Streben der Eisenbahnen, die Tarife ihrem finanziellen Interesse gemäfs zu gestalten.

Auch wurde die durch das Staatsbahnsystem und dessen Ausdehnung gegebene Möglichkeit direkter staatlicher Normierung der Tarife für die Staatsbahnen in gleicher Richtung benutzt, soweit nicht hier bereits fiskalische und zum Teil innersocialpolitische Momente in anderer Richtung wirkten.

Die allgemeine Ermäfsigung der Tarifsätze, welche innerhalb der einzelnen Staaten in Wahrnehmung des öffentlichen Interesses gegenüber dem eigenen Interesse der Eisenbahen erstrebt wurde, kam auch mittelbar dem internationalen öffentlichen Interesse zu gute, indem dadurch auch für den internationalen Verkehr Ermäfsigungen herbeigeführt wurden, welche dem eigenen Interesse der Eisenbahnen nicht entsprachen. Allein andererseits übten die unten noch zu erörternden Gegensätze des einseitigen diesseitigen, bezw. jenseitigen öffentlichen Interesses gegenüber dem internationalen öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr in der zweiten Periode auf die Tarifgestaltung vielfach einen dergestaltigen Einflufs aus, dafs das eigene Interesse der Eisenbahnen oft auch da nicht mehr zur Geltung gelangen konnte, wo es mit dem internationalen öffentlichen Verkehrsinteresse coïncidierte.

Jedenfalls verhinderten aber die Gegensätze des einseitigen diesseitigen und des einseitigen jenseitigen öffentlichen Interesses am internationalen Verkehr es, dafs in der zweiten Periode das öffentliche Interesse auch in Bezug auf den internationalen Verkehr als internationales öffentliches Interesse gegenüber dem eigenen Interesse der Eisenbahnen so konsequent und so wirksam zur Geltung gebracht werden konnte, wie dies innerhalb der einzelnen Staaten vom Standpunkt des öffentlich-staatlichen Verkehrsinteresses bezüglich des innerstaatlichen Verkehrs geschah.

Insoweit überhaupt eine einheitliche internationale Tarifgestaltung gegenüber den divergierenden diesseitigen und jenseitigen einseitigen öffentlichen Interessen am internationalen Verkehr in dieser zweiten Periode aufrecht erhalten und bezw. durchgeführt werden konnte, ging dieselbe daher auch überwiegend noch von den Eisenbahnen aus.

Diese wurden dabei nur in entschiedenerer Weise als in der ersten Periode von der Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörden abhängig gemacht, welche letztere aber nicht das öffentliche Interesse schlechthin, sondern das einseitige diesseitige, bezw. jenseitige öffentliche Interesse am internationalen Verkehr für die Handhabung ihrer Aufsichts- und Genehmigungsbefugnisse Richtung gebend sein liefsen. Die international gemeinsame Bestimmung der Tarife erfolgte unter diesen Umständen auch nur in einzelnen internationalen Eisenbahnverbänden und für internationale Konkurrenzlinien. Dagegen wurde keine einheitlich umfassende internationale Regelung bewerkstelligt.

Hervorzuheben ist etwa die internationale Regelung der Tarife im Verkehr der österreichisch-ungarisch-serbisch-bulgarisch-türkischen Eisenbahnen.

D. Die Eisenbahnen als Mittel internationaler Verkehrsgestaltung zwischen der Bevölkerung verschiedener Länder.

§ 7.

1. Die Epochen der Verkehrsgestaltung zwischen den Bevölkerungen verschiedener Länder im allgemeinen seit der Entwickelung des Eisenbahnwesens.

Die Epoche, in welcher durch die Dienstbarmachung von Dampf und später von Elektricität die Umgestaltung der Produktions- und Kommunikationsverhältnisse begann, war in politischer Hinsicht eine Zeit, in welcher unter Durchbrechung alter politischer Ordnungen und Vorrechte eine gröfsere politische Freiheit für alle Mitglieder der Gesellschaft teils durchgesetzt, teils erstrebt wurde. Gegenüber altüberkommenen Beschränkungen wurde das Recht eines jeden Einzelnen, seine Fähigkeiten und Kräfte zu seinem eigenen Besten zu entfalten und nutzbar zu machen, zum politischen Grundsatz erhoben. Ein Ausflufs dieses Rechts wurde die

Befugnis eines jeden Einzelnen, — umgehindert durch öffentlich-rechtliche Schranken — sein wirtschaftliches Fortkommen zu suchen und zu erstreben, wo und wie er es nach seiner Befähigung vermochte und für sich am geeignetsten hielt. Das eigene Interesse eines jeden Einzelnen wurde vom öffentlichen Recht als der berechtigtermafsen vorwiegende Faktor anerkannt, welcher, wie andere Lebensverhältnisse, so auch insbesondere die wirtschaftlichen Verhältnisse und Beziehungen gestalte und bedinge.

So wiesen schon die allgemeinen und politischen Entwickelungsmomente in Hinsicht auf die Verkehrsgestaltung zwischen den Bevölkerungen verschiedener Länder auf einen von dem eigenen Interesse der Einzelnen getragenen Freihandel hin. In derselben Richtung wirkten die die Umgestaltung der Produktion und der Kommunikationen herbeiführenden technisch-wirtschaftlichen Momente mit grofser Wucht. Der einzelne Produzent, welcher es unternommen hatte, Naturkräfte und Maschinen für seine Produktion nutzbar zu machen, empfand ein lebhaftes Interesse, der hierdurch herbeigeführten aufserordentlichen Steigerung seiner Produktion ein möglichst erweitertes Absatzgebiet zu verschaffen. Die Möglichkeit hierzu war durch die neuen mit Dampf betriebenen Kommunikationsanstalten gegeben, welche ihrerseits wiederum als selbständige Unternehmungen die thunlichst weite räumliche Ausdehnung des Verkehrs auch als ihrem eigenen Interesse förderlich herbeizuführen suchten. Umgekehrt wurden die einzelnen Konsumenten, welche gleichfalls als Einzelne die besten Bedingungen für die Befriedigung ihrer Bedürfnisse suchten, auch durch die neuen Kommunikationsanstalten in den Stand gesetzt, hierbei viel entferntere Produktionsstätten als früher ins Auge zu fassen, und überdies durch die noch bestehende Ungleichmäfsigkeit in der Verwendung der modernen technischen Hülfsmittel in der Produktion und Kommunikation vielfach auf den Bezug von fernen technisch vorangeschrittenen Ländern hingewiesen. —

Gegenüber den politischen Freiheitsbestrebungen der ersten Epoche treten in der zweiten Epoche des Eisenbahnwesens die politisch-nationalen Bestrebungen in den Vorder-

grund. Die nationalen Bestrebungen aber vollzogen sich nicht blofs in einer inneren Annäherung und Vereinigung gleichartiger nationaler Elemente, sondern in einer gewaltigen Zusammenfassung derselben behufs Durchsetzung und Behauptung der nationalen Selbständigkeit gegenüber den Einmischungen anderer in enger Zusammenfassung bereits weiter vorangeschrittenen Nationen.

Die nationale Einigung insbesondere der Deutschen und der Italiener wurde unter gewaltigen Kämpfen mit anderen Nationen ins Werk gesetzt.

Je mehr die nationalen Bestrebungen allenthalben die Überhand gewannen, umsomehr traten die verschiedenen Nationen als abgeschlossene Ganze in Gegensatz zu einander, und die Nationalstaaten wurden nicht blofs auf innere Förderung der Nationen, sondern auf innere Koncentration behufs Entwickelung der Fähigkeit zu starker Machtentfaltung nach aufsen gegenüber anderen Nationalstaaten angelegt.

Abwehr fremder Einmischung in die inneren Angelegenheiten in Verbindung mit dem Streben nach Expansion der eigenen Einflufssphäre nach aufsen ist der politisch-nationalen Entwickelung charakteristisch.

Die zusammengefafste politische Macht jeder einzelnen Nation wirkt bestimmend auf die äufseren Beziehungen der Bevölkerungen verschiedener Länder ein, begegnet aber in dem einseitigen Bestreben der Abhaltung jedes fremden nationalen Einflusses und der weitgehendsten Bethätigung eigenen nationalen Einflusses dem in umgekehrter Richtung gleichartig einseitig sich bethätigenden Bestreben jeder anderen einzelnen Nation.

Die durch den allseitigen äufseren Druck konzentrierte nationale Zusammenfassung hebt das öffentliche Interesse der nationalen Gesamtheit über das Interesse der Einzelnen empor. Das gewaltige, konzentrierte Kräfteaufgebot der Nationen aber paralysiert sich in seiner gegensätzlichen äufseren Richtung wechselseitig. Wechselseitige Hemmungen der Nationen werden bewirkt, aber kein ausreichendes positives förderliches Resultat für die Nationen wird durch jene Kraftentfaltungen nach aufsen zu Wege gebracht.

Den nationalen Tendenzen entsprach die möglichste Entwickelung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Nation, die Verbindung wirtschaftlicher Stärke mit der politischen Macht derselben, die Bethätigung und Förderung dieser wirtschaftlichen Kraft der Nation nach aufsen, aber die thunlichste Abhaltung der wirtschaftlichen Einwirkung fremder Nationen auf die eigene Nation.

Der Nationalstaat suchte daher insbesondere die sogenannten Produktivstände, Landwirtschaft und Industrie, insoweit sie ihm durch Grund und Boden dauernd verbunden waren, zu heben. Insoweit andere Länder und Völker durch natürliche Bedingungen des Landes, durch Entwickelung der Technik, durch die Gröfse des zur Verfügung stehenden Kapitals auf wirtschaftlichem, insbesondere industriellem Gebiete überlegen waren, wiesen die nationalen Tendenzen darauf hin, durch künstlichen Abschlufs gegen die ausländische Industrie der inländischen Industrie das Aufkommen zu ermöglichen. Insoweit die inländische Industrie und die inländische Landwirtschaft gegenüber der bei freier Konkurrenz überlegenen ausländischen Industrie und Landwirtschaft sich nicht zu behaupten vermochten, wiesen jene nationalen Tendenzen abermals darauf hin, durch künstlichen Abschlufs nach aufsen den inländischen Produktivständen den Konkurrenzkampf zu erleichtern und ihnen den inländischen Markt zu sichern. Aber der nationale Expansionsdrang führte darüber hinaus auch in wirtschaftlicher Hinsicht zu dem Bestreben, die inländische Industrie und Landwirtschaft möglichst zu stärken und zu fördern, um ihnen nach aufsen auf ausländischen Absatzmärkten erfolgreichen Konkurrenzkampf zu ermöglichen.

Neben nationalen Gesichtspunkten führten wirtschaftliche Momente zu einer gleichen Richtung der Entwickelung hin. Jemehr in allen Ländern die Verwendung der modernen Technik für industrielle Zwecke sich einbürgerte, jemehr neue Anbauflächen zur Erzeugung landwirtschaftlicher Produkte benutzt und durch die weitere Ausbreitung der modernen Kommunikationsanstalten mit den Absatzmärkten in Verbindung gebracht wurden, je gewaltiger infolge der Nutz-

barmachung von Naturkräften und der Verwendung von Maschinen die Produktion allenthalben anschwoll und je weiter ausgedehnt mit der Ausbreitung der modernen Kommunikationsanstalten die Absatzgebiete der einzelnen Produktionsstätten wurden, um so schärfer, um so schwieriger wurde der Konkurrenzkampf der Produzenten um den Absatz. Um so mehr suchten die Produzenten sich durch die Hülfe ihnen näher stehender politischer Faktoren wenigstens in den den letzteren unterstehenden Bereichen gegenüber den konkurrierenden fremden Produzenten zu sichern oder Vorteile zu verschaffen. Die rein wirtschaftliche Entwickelung führte so auch dahin, dafs allenthalben von den Produzenten gestrebt wurde, die staatlichen Mittel in Bewegung zu setzen, um durch künstlichen Abschlufs sich den inländischen Absatzmarkt zu sichern und durch staatliche Unterstützung den Konkurrenzkampf auf den ausländischen Absatzmärkten mit besseren Aussichten unternehmen zu können. — Nationale und wirtschaftliche Momente wiesen also auf eine öffentlich-staatliche Einwirkung hin, um die einheimischen Produktivstände negativ durch Abhaltung der ausländischen Konkurrenten von dem inländischen Markte und positiv durch Förderung der Konkurrenzchancen der ersteren auf den ausländischen Märkten zu kräftigen und zu heben.

Nationale und wirtschaftliche Momente bewirkten so, dafs gegenüber dem die erste Periode beherrschenden eigenen individuellen Interesse am internationalen Verkehr öffentliche Interessen in Beziehung auf denselben überwiegende Bedeutung erlangten. Aber diese öffentlichen Interessen waren einseitig diesseitige und bezw. jenseitige öffentliche Interessen am internationalen Verkehr.

Die auf ihre Förderung gerichteten Bestrebungen mufsten sich in ihrer gegensätzlichen Richtung daher zum grofsen Teile ohne positives Resultat wechselseitig paralysieren. —

Gegenüber den individuellen Freiheitstendenzen in der ersten und den einseitig nationalen Tendenzen in der zweiten Epoche des Eisenbahnwesens treten in der dritten die internationale G e m e i n s a m k e i t b e s t i m m t e r Interessen, die internationale G e m e i n s a m k e i t b e s t i m m t e r Bedürfnisse

dergestalt in den Vordergrund, dafs die durch diese Gemeinsamkeit Verbundenen das ihnen gemeinsam Förderliche positiv zu verwirklichen streben und dem gemeinsamen Interesse, soweit erforderlich, die individuelle Freiheit unterordnen und die Verwirklichung dieser gemeinsamen Interessen nicht mehr durch nationale Gegensätze behindern lassen.

Der aus der ersten Periode stammende Grundsatz, dafs der Staat die Rechtsgleichheit zu wahren habe, die in der zweiten Periode entwickelte Maxime, dafs der Staat in Wahrnehmung öffentlicher Interessen auch thätig einzugreifen und auf die Gestaltung der Verhältnisse einzuwirken habe, führen in ihrer Vereinigung dahin, dafs der Staat die internationalen Gemeinsamkeitsbestrebungen der dritten Epoche positiv zu fördern habe, insoweit es sich um gemeinsame Interessen oder um gemeinsame Bedürfnisse aller seiner Angehörigen handelt, und dafs er auch sonst die Bestrebungen, welche auf Befriedigung international gemeinsamer Bedürfnisse nicht so allgemeiner, aber möglicherweise territorial ausgedehnter Gruppen gerichtet sind, zu fördern suche, aber nur, soweit diese Förderung nicht durch Benachteiligung der gemeinsamen Bedürfnisse und Interessen anderer Gruppen zu erfolgen hat.

Die Befriedigung der materiellen Konsumbedürfnisse betrifft bis zu einem gewissen Grade alle Staatsangehörigen gleichmäfsig.

Die bestthunlichste Befriedigung der materiellen Bedürfnisse der Staatsbevölkerung ist zum Teile aber nur unter Zuhülfenahme der Kräfte und Leistungen des Auslandes zu erreichen. Im gemeinsamen Interesse aller Staatsangehörigen hat daher der Staat den internationalen Verkehr so zu beeinflussen, dafs die materiellen Bedürfnisse jene bestthunlichste Befriedigung erhalten.

Je wirkungsvollere Naturkräfte für Produktion und Kommunikation verwendet werden, um so geringer wird relativ die Zahl der Produzenten materieller Güter und das allgemeine öffentliche Interesse an der Produktionsthätigkeit des einzelnen Produzenten. Der Staat wird also die gemeinsamen Interessen der Produzenten als eines begrenzten Teiles der Staatsbevölkerung zwar auch positiv zu fördern und zu

unterstützen haben, aber nur insoweit, als dies möglich ist, ohne andere Gemeinschaftsinteressen und insbesondere die die ganze Staatsbevölkerung betreffende Befriedigung materieller Bedürfnisse zu beeinträchtigen. Der Staat wird also im Hinblick auf die letzteren überwiegenden Bedürfnisse unter Umständen die Konkurrenz fremdländischer Produkte nicht blofs nicht verhindern, sondern sogar positiv fördern, obwohl diese Konkurrenz der inländischen Produktion abträglich ist.

Insoweit die Gesamtproduktion bestimmter Bedarfsartikel das Gesamtbedürfnis der Bevölkerungen der verschiedenen Kulturländer nach solchen erheblich übersteigt, besteht kein erhebliches Interesse der bedürfenden Gesamtbevölkerung des einzelnen Staates, die Ausfuhr solcher Artikel zu verhindern, während die Produzenten des betreffenden Staates ein Interesse an Ermöglichung des Absatzes im Auslande haben.

Die verschiedenen Staaten können daher — von den Bedürfnissen der gesamten Bevölkerungen und in zweiter Linie von den Erwerbsinteressen der Produzenten ausgehend — infolge gleicher Richtung der mafsgebenden Interessen sich vereinigen und zusammenwirken, damit solche Bedarfsartikel aus den Ländern, wo sie im Überschusse erzeugt werden, nach den Ländern gelangen, welche selbst nicht genügend davon hervorbringen.

Im Einklang mit den politisch-socialen Gesichtspunkten, welche auf die Gemeinschaft bestimmter öffentlicher Interessen im internationalen Verkehr hinführen, wirken auch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Zeitepoche. Die immer intensivere und extensivere Verwendung von Naturkräften in Produktion und Kommunikation, welche allenthalben zur Massenfabrikation und zu aufserordentlicher Erweiterung der landwirtschaftlichen Anbauflächen geführt hat, hat nicht blofs bewirkt, dafs die Produktion bestimmter Bedarfsartikel in den verschiedenen Kulturländern im ganzen das Konsumbedürfnis übersteigt, und dafs relativ leicht die Produktionsüberschüsse des einen Landes zur Ausgleichung des Mangels in weit entfernten anderen Ländern verwendet werden können. Infolge der durch den Fortschritt der Naturerkenntnis und

der Technik ermöglichten immer intensiveren Nutzbarmachung der Naturkräfte kann vielmehr vor allem relativ leicht und in kurzer Zeit, wenn einmal die Produktion hinter dem Konsumbedürfnisse zurückbleiben sollte, durch Vermehrung und Erweiterung der industriellen Anlagen und durch Ausdehnung der landwirtschaftlichen Anbauflächen dieses Manco ausgeglichen und wiederum in einen Produktionsüberschufs verwandelt werden.

Das in der zweiten Epoche um der Produktivstände willen immer allgemeiner zur Anwendung gebrachte Protektions- und Abschlufssystem der Staaten ist ein Zeichen, dafs thatsächlich ein Produktenüberschufs fortgesetzt erzeugt werden kann.

Wenn also politisch-sociale Gesichtspunkte auf der einen Seite fordern, so macht auf der anderen Seite die technisch-wirtschaftliche Entwickelung möglich, dafs das Konsuminteresse der gesamten Bevölkerungen der einzelnen Staaten in oberster Linie für die Gestaltung des internationalen Verkehrs bestimmend werde, und dafs diese Bestimmung seitens der verschiedenen Staaten nicht in gegensätzlich-einseitigem, sondern in gemeinschaftlichem international-öffentlichem Interesse erfolge. Diese Gemeinschaft international-öffentlicher Interessen aber bezieht sich — je nach den Konsum- und Produktionsverhältnissen — immer auf bestimmte Gegenstände.

Das öffentliche Interesse an der konkreten Produktionsthätigkeit der einzelnen Produzenten tritt in dem Mafse zurück, in welchem die unter Benutzung jederzeit verfügbarer Naturkräfte allenthalben mögliche Entwickelung der Produktion es erleichtert, dafs unter dem Antriebe der Konkurrenz der Produzenten jederzeit die zur Befriedigung der allgemeinen Konsumbedürfnisse erforderliche Produktion hervorgerufen werden kann. Im Einklang mit dem allgemeinen Konsumbedürfnisse besteht daher ein gemeinsames internationales öffentliches Interesse der konsumbedürftigen Bevölkerungen, dafs durch Geistesarbeit immer weitere Fortschritte in der Naturerkenntnis und in der Technik erzielt

werden, welche jene jederzeitige Hervorrufung der erforderlichen Produktion noch weiter erleichtern.

Das internationale öffentliche Interesse führt daher zu einer Rechtsentwickelung, welche jene Geistesarbeit und die Erzielung fruchtbarer Resultate durch dieselbe im Hinblick auf die daraus dem internationalen öffentlichen Interesse erwachsenden Vorteile fördert. Nicht blofser internationaler Rechtsschutz, durch welchen das Recht alleiniger internationaler Ausbeutung solcher geistigen Entdeckungen gewährleistet wird, entspricht jenem öffentlichen Interesse, sondern die direkte Gewährung internationalen öffentlichen Entgelts nach Mafsgabe der Ausdehnung, in welcher jene geistigen Entdeckungen verwertet werden oder sich verwertbar erweisen.

§ 8.

2. Die Eisenbahnen als Mittel der Verkehrsgestaltung zwischen den Bevölkerungen verschiedener Länder in den verschiedenen Verkehrsepochen seit Beginn der Entwickelung des Eisenbahnwesens.

Die Herstellung der Eisenbahnen erforderte ungeheueren Kapitalaufwand und erschien namentlich in der früheren Zeit des Eisenbahnwesens als gewagtes Unternehmen von wirtschaftlich zweifelhaftem Erfolg. Zum überwiegenden Teile erfolgte die Herstellung der Eisenbahnen unter diesen Umständen nicht aus öffentlichen Mitteln, sondern durch das Privatkapital.

Das Kapital aber wurde nur durch eigenes Interesse zur Anlage in Eisenbahnen bewogen. Die Herstellung der Eisenbahnen wurde daher zum grofsen Teile nur ermöglicht, indem die Eisenbahnunternehmungen als Unternehmungen rechtlich anerkannt wurden, die nach dem eigenen Interesse der Unternehmer zu leiten und zu betreiben seien. — Andererseits ist die Möglichkeit angemessenen Verkehrs von Ort zu Ort und eventuell von Land zu Land eine allgemeine Lebensbedingung der Bevölkerung in allen Ländern. Die wichtigsten

(natürlichen und künstlichen) Verkehrswege waren daher von jeher allenthalben öffentliche Verkehrswege.

Als es gelang, den Dampf nicht blofs für die Produktion, sondern auch für die Kommunikation und speciell für die Kommunikation auf Überlandwegen dienstbar zu machen, ergab sich aus technisch-wirtschaftlichen Gründen eine ungeheuere Überlegenheit dieser mit Dampf betriebenen Überlandkommunikationen gegenüber allen anderen Überlandkommunikationen. Da nun aus technischen und wirtschaftlich-kapitalistischen Gründen nur durch bestimmte einzelne Unternehmungen die besondere Eisenbahnwege erfordernden Dampfeisenbahnen betrieben werden konnten, so ergab sich das öffentliche Bedürfnis, jenen Eisenbahnbetrieben einen dergestalt öffentlichen Charakter rechtlich zu verleihen, dafs der öffentliche allgemeine Verkehr sich ihrer in angemessener Weise bedienen konnte.

Mit dem eigenen Interesse der Eisenbahnbetriebsunternehmer verband sich also die öffentliche Rechtspflicht derselben zu angemessener Wahrnehmung und Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses. Zu diesem Behufe wurden in Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrsinteresses von öffentlich-staatlicher Seite den Eisenbahnunternehmungen teils öffentliche Pflichten mit einem bestimmt formulierten konkreten Inhalt auferlegt, teils die Auflage weiterer[1] öffentlicher Pflichten je nach den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen vorbehalten.

Die für den gesamten öffentlichen Verkehr und insbesondere für den Verkehr zwischen Bevölkerungen verschiedener Länder in einer bestimmten Zeitepoche charakteristischen und vorwiegend mafsgeblichen Momente mufsten daher auch den Inhalt der öffentlichen Rechtspflichten der Eisenbahnbetriebsunternehmer auf das wesentlichste beeinflussen.

Mit einer Änderung jener mafsgebenden Momente in den verschiedenen Zeitepochen mufsten Änderungen in dem Inhalte der öffentlichen Pflichten der Eisenbahnbetriebsunternehmer parallel gehen.

---

[1] Vgl. z. B. Preufs. Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, § 49 (§ 48).

Es lassen sich in den öffentlichen Rechtspflichten der Eisenbahnbetriebsunternehmer und in den Rechten des Publikums hinsichtlich des Eisenbahnbetriebes und -verkehrs

a. ein mehr dauerndes Element, erwachsen aus der (technischen) Natur des Eisenbahnbetriebes und der Bestimmung desselben als öffentliches Verkehrsmittel im allgemeinen,

b. andere Momente, welche mehr danach angethan sind, ihren Inhalt mit dem Wechsel der öffentlichen Verkehrsverhältnisse zu verändern,

unterscheiden.

In ersterer Hinsicht bringt es das mit dem Eisenbahnbetrieb verbundene thatsächliche Verkehrsmonopol mit sich, dafs dem Betriebsunternehmer im Hinblick auf das öffentliche Interesse gewisse Schranken der finanziellen Ausbeutung gezogen werden. Allerdings können dieselben im Laufe der Zeit verschieden weit gehen. So wurde zu Anfang wohl vorgeschrieben, dafs eine entsprechende Tarifermäfsigung zu erfolgen habe, wenn der Reingewinn eines Jahres einen gewissen Prozentsatz des in dem Unternehmen angelegten Kapitals überstiege. Es wurden ferner häufig den Betriebsunternehmer bindende Maximalsätze für die Tarife aufgestellt. Es wurde auch wohl die Erhöhung der einmal vom Betriebsunternehmer festgestellten Tarifsätze selbst innerhalb jener Maximalsätze an obrigkeitliche Genehmigung geknüpft. Der Charakter der Eisenbahnen als öffentliches Verkehrsmittel kam unter anderem darin zum Ausdruck, dafs die Tarife, Transportbedingungen u. s. w. und Veränderungen derselben öffentlich bekannt zu machen waren, und dafs „unter gleichen Umständen“ jedermann zu gleichen Bedingungen in gleicher Weise den Transport von Waren und den Personentransport beanspruchen konnte. Innerhalb der vorstehend bezeichneten durch das öffentliche Interesse im allgemeinen bestimmten Schranken wurde

A. in der ersten Periode davon ausgegangen, dafs die durch das eigene Interesse der Betriebsunternehmer eingegebene Betriebs- und Verkehrsgestaltung, insbesondere auch die unter

diesem Antriebe erfolgende Tarifgestaltung den allgemeinen Interessen am besten gerecht werde. So blieb es insbesondere in jener Periode dem Betriebsunternehmer in weitgehendem Maſse selbständig verstattet, die „verschiedenen" Umstände zu bestimmen, welche eine Verschiedenheit in den Transportbedingungen, in der Tarifierung u. s. w. gestatteten.

B. In der zweiten Periode wurde dagegen diese selbständige vom eigenen Interesse eingegebene Bestimmung des Betriebsunternehmers unter Berufung auf das öffentliche Verkehrsinteresse noch erheblich weiter eingeschränkt. So wurden insbesondere ihm Vorschriften hinsichtlich der Tarifklassifikation gemacht, ferner die Zulässigkeit jeder Tarifänderung, insbesondere aber die Festsetzung von den regelmäſsigen Tarifen abweichender Differential- und Ausnahmetarife von obrigkeitlicher Zustimmung abhängig gemacht. Auch drangen zum Teil Bestrebungen durch, die Tarife direkt obrigkeitlich vorzuschreiben.

Als öffentliches Verkehrsinteresse galt in erster Linie und inhaltlich wurden die Tarife — eventuell entgegen dem eigenen finanziellen Interesse der Eisenbahnen — daher thunlichst so gestaltet, daſs die Interessen der einheimischen nationalen Produktivstände dadurch gefördert wurden. Danach wurde insbesondere die „Verschiedenheit der Umstände" bestimmt, welche verschiedene Tarifierung rechtfertigte (z. B. bei den Richtungstarifen).

C. Aufgabe der dritten Periode wird es sein, die formellen und materiellen Beschränkungen der Betriebsunternehmer in Wahrnehmung ihres eigenen finanziellen Interesses festzuhalten und möglicherweise noch zu verstärken. Dabei wird das öffentliche Verkehrsinteresse in erster Linie eine Betriebs- und Verkehrsgestaltung erheischen, durch welche die öffentlichen Interessen des inländischen Konsums gefördert werden. Die Verschiedenheit der Umstände, welche eine Verschiedenheit der Transportbedingungen, der Tarifierung u. s. w. rechtfertigt, wird daher auch — insbesondere dem Auslande gegenüber — in der Verschiedenheit der seitens der Produktion dem Konsum gestellten Absatzbedingungen zu erblicken sein.

Mittelbar kann ferner als Verschiedenheit der Umstände die Verschiedenheit der für die ausländische Produktion bestehenden Arbeitsbedingungen in Betracht kommen, insofern diese die einheimische Produktion der Konsumenten und die Gelegenheit derselben beeinflufst, Mittel für die Beschaffung der Konsumbedürfnisse zu erlangen. Schon aus letzterem Grunde, aber auch abgesehen davon bleibt in zweiter Linie das Interesse der einheimischen Produktion für die die verschiedene Tarifierung rechtfertigende „Verschiedenheit der Umstände“ mafsgebend.

§ 9.

3. Die Epochen der Verkehrsgestaltung und die Entwickelung der internationalen Differentialtarife der Eisenbahnen.

(Ein Beispiel: Preufsen.)

An der internationalen räumlichen Ausdehnung und Entwickelung des Eisenbahnverkehrs durch Differentialtarife sind die Eisenbahnverwaltungen unter dem Gesichtspunkte der Förderung ihrer individuellen Finanzverhältnisse, die Gewerbestände unter dem Gesichtspunkte der volkswirtschaftlichen Vorbedingungen für eine günstige Entwickelung ihrer Erwerbswirtschaften, die Bevölkerung im allgemeinen unter dem Gesichtspunkte der Schaffung thunlichst günstiger Vorbedingungen für die Befriedigung ihrer materiellen Bedürfnisse interessiert.

Interessen der vorstehend bezeichneten verschiedenen Arten haben während der ganzen Zeit der Entwickelung des Eisenbahnwesens notwendig gleichzeitig und nebeneinander bestanden und sich geltend gemacht. In den verschiedenen Perioden der Eisenbahnentwickelung hat aber ein Wechsel in der *vorwiegenden* Bedeutung und Wertschätzung der einen oder der anderen Art von Interessen und damit ein Wechsel in der Art und Richtung des von denselben ausgehenden Einflusses auf die Gestaltung des Eisenbahnwesens stattgefunden.

Formellrechtliche Gestalt gewann dieser von den verschiedenen Interessenstandpunkten aus auf das Eisenbahnwesen geübte Einflufs in den das Eisenbahnwesen betreffenden Normsatzungen und Einrichtungen, welche teils die Eisenbahnverwaltungen, teils die Staaten und Reiche als formelle Träger, Vertreter, Wahrer jener verschiedenartigen Interessen erschufen.

Wie innerhalb der einzelnen Staaten und Reiche, so machten jene verschiedenartigen Interessen sich materiell auch in dem internationalen Verkehr der Eisenbahnen geltend und führten zu einer Entwickelung des internationalen öffentlichen Eisenbahnrechts, welche materiell durch die Bedeutung und Zielpunkte jener verschiedenartigen Interessen gerichtet, formell durch die Eisenbahnverwaltungen und die Staaten gestaltet und zum Ausdruck gebracht wurde.

Die Richtung und Zielpunkte des Verkehrs und vor allem die Gestaltung und Entwickelung des denselben regelnden Rechtes mufsten aber notwendig aufser der Einwirkung der oben bezeichneten drei Arten verschiedener Interessen auch durch das Wesen derjenigen beeinflufst werden, welche als formelle Träger, Vertreter, Wahrer jener verschiedenartigen Interessen die das Eisenbahnwesen betreffenden Einrichtungen und Normsatzungen schufen, d. h. durch das Wesen der Eisenbahnverwaltungen einerseits, der Staaten andererseits, und durch die Art der Beziehungen, in welchen dieselben nach ihrem Wesen zu jenen drei verschiedenen Arten von Interessen standen.

Das Wesen der Eisenbahnverwaltungen und die Beziehungen, in welchen dieselben nach ihrem Wesen zu jenen drei Arten von Interessen stehen, weist dieselben auf die Förderung der räumlichen Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs hin, ohne dafs ein Unterschied zwischen innerstaatlicher und internationaler räumlicher Ausdehnung des Verkehrs in Betracht käme. Das Wesen der Staaten und die Beziehungen, in welchen dieselben nach ihrem Wesen zu jenen drei Arten von Interessen stehen, weist dieselben darauf hin, bei der Förderung der räumlichen Ausdehnung des Verkehrs einen Unterschied zu machen, ob dadurch jene

drei Arten von Interessen als innerstaatliche, oder als internationale gefördert werden, und daher mittelbar einen Unterschied zwischen der Förderung der innerstaatlichen und der internationalen räumlichen Ausdehnung des Verkehrs zu machen.

Die Eisenbahnverwaltungen haben bei der räumlichen Ausdehnung des Verkehrs ein eigenes Interesse im Hinblick auf ihre individuellen Finanzverhältnisse. Sie machen daher ihren Einflufs auf die räumliche Ausdehnung des Verkehrs und die Schaffung der hierzu dienlichen Einrichtungen und Normen anders in Wahrnehmung und Vertretung dieses individuellen Finanzinteresses geltend, als wie in Wahrnehmung und Vertretung der oben bezeichneten beiden anderen Arten von Interessen. Sie machen aber ihren Einflufs in Wahrnehmung aller drei Arten von Interessen unterschiedslos geltend, wenn dieselben als internationale oder wenn dieselben als innerstaatliche in Betracht kommen, und daher unterschiedslos, wenn es sich um die internationale räumliche oder wenn es sich um die innerstaatliche räumliche Ausdehnung des Verkehrs handelt.

Die Staaten haben bei der räumlichen Ausdehnung des Verkehrs gewissermafsen ein eigenes Interesse im Hinblick auf alle drei Arten der oben bezeichneten Interessen, insoweit dieselben als innerstaatliche in Betracht kommen. Sie machen daher ihren Einflufs auf die räumliche Ausdehnung des Verkehrs und die Schaffung der hierzu dienlichen Einrichtungen und Normen anders geltend in Wahrnehmung und Vertretung dieser drei Arten von Interessen als innerstaatlicher, als wie in Wahrnehmung derselben schlechthin, also auch als internationaler. Die Staaten machen aber ihren Einflufs auf die räumliche Ausdehnung des Verkehrs in Wahrnehmung und Vertretung jener drei Arten von Interessen geltend, ohne dafs sie die eine Art von Interessen speciell als ihr eigenes Interesse wahrnehmen und vertreten.

Allerdings bestehen aber Abstufungen in dem Mafse, in welchem sich die Staaten die Wahrnehmung und Vertretung dieser drei Arten von Interessen angelegen sein lassen.

Das Mafs wechselt für die eine und die andere Art der

Interessen in den verschiedenen Zeitperioden mit dem Wechsel der objektiven Verhältnisse, mit dem Wechsel der subjektiven Beurteilung derselben und mit dem Wechsel der subjektiv herrschenden (vorherrschenden) Faktoren im Staate.

Auch wird das finanzielle Interesse der Eisenbahnen ein eigenes Interesse der Staaten, wenn die Eisenbahnen Staatseisenbahnen werden.

In Beziehung auf die internationale räumliche Ausdehnung des Verkehrs und in Beziehung auf die Wahrnehmung obiger drei Arten von Interessen in internationaler Erstreckung folgt mithin: Einrichtungen und Normsatzungen werden für die internationale räumliche Ausdehnung des Verkehrs von den Eisenbahnverwaltungen und den Staaten geschaffen.

In den einseitigen internationalen Schöpfungen der Eisenbahnverwaltungen aber wird leicht dem individuellen finanziellen Interesse der Eisenbahnen eine überwiegende Bedeutung gegenüber den beiden anderen oben erwähnten Arten von öffentlichen Interessen eingeräumt. In den einseitigen internationalen Schöpfungen der Staaten wird leicht in Beziehung auf die drei oben unterschiedenen Interessenarten das öffentliche internationale Interesse gegenüber dem öffentlichen innerstaatlichen Interesse verkürzt. Eine Wechselwirkung der Eisenbahnverwaltungen und Staaten in Beziehung auf jene internationalen Schöpfungen steigert daher die Wahrscheinlichkeit, dafs in denselben die drei oben bezeichneten Arten von Interessen ihrer internationalen öffentlichen Bedeutung entsprechend berücksichtigt werden.

Diese Wahrscheinlichkeit würde noch weiter beträchtlich erhöht, wenn bei jenen internationalen Schöpfungen aufser den Eisenbahnverwaltungen, welche ein eigenes individuelles, und den Staaten, welche ein eigenes innerstaatlich öffentliches Interesse haben, eine zu diesem Behufe zu bildende internationale öffentliche Vertretung im Hinblick auf das internationale öffentliche Interesse mitwirkte. Genauer würde die Bildung und Mitwirkung von zwei Arten öffentlicher Vertretungen erforderlich sein, je eine öffentliche Vertretung der Gewerbestände der einzelnen Staaten im Hinblick auf die internationalen öffentlichen Erwerbsinteressen und eine ein-

heitliche internationale öffentliche Vertretung der Bevölkerungen verschiedener Staaten für die internationale öffentliche Hinwirkung auf die Befriedigung der Bedürfnisse derselben. Die Bildung dieser beiden Arten von öffentlichen und bezw. international öffentlichen Vertretungen könnte auf mannigfach verschiedene Weise bewerkstelligt werden.

Auf die in dieser Beziehung beschreitbaren verschiedenen Wege ist an dieser Stelle nicht einzugehen.

In der ersten Periode der Eisenbahnentwickelung ist das individuelle finanzielle Interesse der Eisenbahnverwaltungen von vorwiegender Bedeutung gewesen und hauptsächlich berücksichtigt worden.

Aus dem mafsgebenden Gesichtspunkte ergab sich im allgemeinen die Aufgabe, die Tarifbildung so zu gestalten, dafs die von den Tarifen abhängige Verkehrsgestaltung und -entwickelung zu einer möglichst hohen Gesamtreineinnahme der Eisenbahnen führe. Relativ unwesentlich war, ob die Tarifgestaltung den Fernverkehr oder den Lokalverkehr, den inländischen oder den ausländischen Verkehr und letzterenfalles den Ausfuhr-, Durchfuhr- oder Einfuhrverkehr überwiegend fördere. Naturgemäfs ging die hauptsächlich das individuelle Finanzinteresse berücksichtigende Tarifpolitik vorwiegend von den Eisenbahnverwaltungen selbst aus. Allein gerade darin zeigte sich die vorwiegende Bedeutung des individuellen finanziellen Interesses gegenüber den beiden anderen Arten von Interessen, dafs auch die Staaten jener Tarifpolitik der Eisenbahnen im allgemeinen nur wenig Schranken setzten und sie als im Einklange mit dem öffentlichen Interesse erachteten.

Daher wurde formell z. B. in Preufsen durch allgemeinen Erlafs des preufsischen Handelsministers vom 18. Februar 1863 die konzessionsmäfsig erforderliche Einholung vorgängiger obrigkeitlicher Genehmigung den Eisenbahnen für eine Reihe wichtiger Tarifmafsnahmen, welche Tarifermäfsigungen für den einzelnen davon berührten Transport zur Folge hatten, erlassen.

Die Praxis dehnte die Bestimmungen dieses Erlasses dann noch dahin aus, dafs die Eisenbahnen generell Tarif-

mafsnahmen, welche Tarifermäfsigungen für die direkt davon betroffenen Transporte brachten, selbständig ohne vorgängige obrigkeitliche Genehmigung vornehmen durften.

Materiell wurde innerhalb der allgemeinen Schranken [1], welche je zur Wahrung des öffentlichen Charakters des Eisenbahnbetriebes von vornherein öffentlich-staatlicherseits gezogen worden waren, bei der Bemessung der Tarife nur das Verhältnis zwischen der Eisenbahnverwaltung einerseits und den Transportinteressenten andererseits, gewissermafsen das Angebot und die Nachfrage nach Eisenbahnverkehrsleistungen als für sich betrachteten wirtschaftlichen Leistungen berücksichtigt.

Dagegen stand die Rücksicht auf den wirtschaftlichen Zusammenhang und die wechselseitige Bedingtheit der Interessen der — unter verschiedenen Umständen — Transporte aufgebenden Interessenten und die Berücksichtigung dieser wechselseitigen Abhängigkeit der Interessen der Transportinteressenten bei der Tarifbildung in zweiter Linie. Insbesondere galt dies für die Bildung von Differentialtarifen, welche die räumliche Ausdehnung des Verkehrs beeinflufsten.

Nach Mafsgabe ihres finanziellen Interesses bildeten die Eisenbahnen im Lokalverkehre, durch vereinbarte Festsetzungen im Verbandsverkehre und im internationalen Verbandsverkehre Differentialtarife. Nach Mafsgabe ihres finanziellen Interesses bestimmte die einzelne Eisenbahnverwaltung die Höhe der Anteile, welche sie für sich von dem Ertrage der Verbandstarife beanspruchte.

War die höchstmögliche Reineinnahme aus dem Verkehr über kurze Strecken durch hohe Bemessung der Tarifsätze, aus dem Verkehr über weite Strecken durch niedrige Tarife zu erzielen, war ingleichen aus dem internationalen Verkehr die höchstmögliche Reineinnahme durch eine dem inländischen Verkehr gegenüber niedrige Bemessung der Tarifsätze zu

[1] Vgl. dazu z. B. das preufsische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, §§ 26. 32. 33. Die Erhöhung der einmal von einer Eisenbahngesellschaft festgesetzten Tarife (nach Ablauf der 3 ersten Betriebsjahre, § 26) war demnach schon von der Zustimmung des Handelsministers abhängig gemacht (§ 32).

erzielen, so wurden möglichst demgemäfs Differentialtarife gebildet.

Nur in beschränktem Mafse wurden, auch von den Regierungen, andere Rücksichten bei der Tarifbildung als im öffentlichen Interesse erforderlich und geboten erachtet.

So hatte in Preufsen die Regierung zwar anfangs geschwankt und zu Beginn der fünfziger Jahre gelegentlich die ihr konzessionsmäfsig vorbehaltene Genehmigung von Tarifermäfsigungen im Verbandsverkehr von der Einführung derselben Ermäfsigung im Lokalverkehr abhängig gemacht und gleiche Einheitssätze für denselben Artikel im Lokal- und im Verbandsverkehr verlangt. Sie verliefs diesen Standpunkt aber bald im Hinblick auf die allzugrofsen Nachteile desselben für die finanziellen Resultate der Eisenbahnen. Sie verlangte nur noch, dafs die Tarife von der näher gelegenen Station nach demselben Bestimmungsort jedenfalls absolut billiger seien, als diejenigen von der entfernteren Station der gleichen Route[2] und erklärte es für zulässig (1852), dafs die Tarife nach weiter gelegenen Stationen verhältnismäfsig billiger seien, als die Tarife von der Anfangsstation bis zur Zwischenstation und von letzterer nach der Endstation zusammengenommen, wenn die Tarife nach fallender Skala gebildet würden.

Auch das Verlangen der fallenden Skala gab sie bezüglich der Bildung der Verbandstarife[3] bald auf.

Sie beschränkte sich auf die Forderung, dafs

„die Ermäfsigung der Tarife für den weiteren Verkehr niemals dahin führen dürfe, dafs der Tarif von der näheren

---

[2] Krönig, Die Differentialtarife der Eisenbahnen, ihre Entwickelung, Bedeutung und Berechtigung. 1877. S. 14. 15.

[3] In dem oben erwähnten Erlafs des preufsischen Handelsministers vom 18. Februar 1863 war auch formell das Erfordernis der Einholung vorgängiger Genehmigung zur Tarifermäfsigung u. a. erlassen „(Ziffer 2) im Verbandsverkehr mit anderen Eisenbahnen in betreff aller derjenigen Vereinsfrachtsätze, bei deren Einführung die Eisenbahn zur Berechnung eines von ihrem Lokaltarif abweichenden Frachtanteiles die Genehmigung des Staates erhalten, unabhängig von den Sätzen ihres Lokaltarifs mit den beteiligten Verbandsverwaltungen Ermäfsigungen zu vereinbaren und für den Verbandsverkehr in Kraft treten zu lassen".

Station aus teuerer sei, als von der entfernter gelegenen Station derselben Route“.

Der Inhalt dieses Satzes erschöpfte das Mafs, bis zu welchem in der ersten Epoche der Eisenbahnentwickelung neben dem finanziellen Interesse der Eisenbahnen auch schon andersartige Interessen die Bildung der Differentialtarife und die davon abhängige räumliche Ausdehnung des Verkehrs beeinflufsten. Der Inhalt dieses Satzes aber behauptete sich auch von früh her, und wurde beispielsweise von der preufsischen Regierung seit 1853 konsequent fest gehalten.[4]

Nach Mafsgabe dieses Satzes wurde es also als ein das finanzielle Interesse der Eisenbahnen überwiegendes öffentliches Interesse anerkannt, dafs die räumlichen Bedingungen der Konkurrenz zwischen den Gewerbetreibenden der näher belegenen und der entfernteren Station an dem dritten Absatzorte nicht durch die Tarifbildung zu Ungunsten der ersteren künstlich in ihr Gegenteil umgekehrt werden dürften.

Der Satz wurde nicht auf den Fall beschränkt, wenn entferntere ausländische Gewerbsorte mit näheren inländischen Gewerbsorten auf einem inländischen Absatzorte konkurrierten, überhaupt ein Unterschied zwischen Inland und Ausland nicht, sondern nur ein solcher, welcher auf der natürlichen verschiedenen räumlichen Entfernung der konkurrierenden Gewerbsorte beruhte, gemacht.

Es wurde hingegen eine dem finanziellen Interesse der Eisenbahnen Rechnung tragende Ausnahme von jenem Satze bezüglich der Fracht von und nach den Zwischenorten einer längeren Strecke zugelassen, wenn für den Verkehr der Endstationen dieser längeren Strecke nur infolge der Konkurrenz einer dieselben Stationen verbindenden kürzeren Route ein billigerer Tarif eingeführt worden war. In solchem Falle sollte die Fracht nach und von Zwischenorten der längeren Strecke, welche von der Anfangs- (bezw. End-)Station räumlich entfernter lagen, als die andere Endstation es auf dem Wege über die kürzere Route war, absolut teuerer, als die über die ganze Strecke sein dürfen und nur darnach regu-

[4] Krönig, a. a. O. S. 15.

5*

liert zu werden brauchen, dafs die direkten Frachtsätze derselben nicht durch Umkartierung nach der über die kürzere Route erreichten gemeinsamen Endstation unterboten werden könnten.[5]

In ähnlicher Weise wurde bei dem Durchfuhrverkehr aus Rücksicht auf das finanzielle Interesse von inländischen Eisenbahnen, welche mit ausländischen Verkehrswegen in Konkurrenz standen, die fernere Ausnahme zugelassen, dafs für den durch die ausländischen Verkehrswege konkurrenzierten längeren Transport von einer ausländischen Station über die inländische Strecke nach einer Auslandstation eine absolut niedrigere Fracht erhoben werden dürfe, als wie für den kürzeren Transport von einer an der inländischen Strecke belegenen Inlandstation nach derselben Auslandstation.[6]

Scheinbar lag hierin sogar eine Begünstigung der von dem Absatzorte entfernteren ausländischen Gewerbsorte gegenüber den demselben näheren inländischen Gewerbsorten. In Wahrheit entsprang dieser Vorteil allerdings für den entfernteren ausländischen Gewerbsort aus der Möglichkeit der Benutzung verschiedener konkurrierender Verkehrswege.

Die Tendenz, auch in solchen Fällen der Konkurrenz mit ausländischen Verkehrswegen eher das finanzielle Interesse der inländischen Eisenbahnen zu opfern, als zu gestatten, dafs auf dem Wege über dieselben entferntere ausländische Gewerbsorte billigere Frachten zahlten, als nähere inländische Gewerbsorte, lag so fern, dafs der oben erwähnte Erlafs des preufsischen Handelsministers vom 18. Februar 1863 den Eisenbahnen u. a. gerade in Fällen der Konkurrenz mit ausländischen Verkehrswegen gestattete, die Tarifermäfsigung o h n e v o r g ä n g i g e E i n h o l u n g d e r G e n e h m i g u n g des Ministers vorzunehmen.[7]

---

[5] Krönig, a. a. O. S. 62.

[6] Krönig, a. a. O. S. 33.

[7] Ziffer 1 des Erlasses erteilte den preufsischen Eisenbahnen diese Erlaubnis „für alle Transporte zwischen einer Station aufserhalb des Zollvereins oder einem zum Zollverein gehörigen Seeplatze einerseits und einer aufserhalb des Zollvereins liegenden Station andererseits, insoweit, als die Eisenbahnen die Ermäfsigung der Tarifsätze zur Begegnung von Konkurrenzen anderer Bahnrouten für nötig erkennen möchten“.

Wenn die differentiellen Tarife in der geschilderten ersten Epoche vorwiegend nach den finanziellen Interessen der Eisenbahnen, nicht nach den Interessen der Gewerbetreibenden und der Bevölkerung der verschiedenen Gegenden gebildet wurden, so hatten die unter jenem finanziellen Gesichtspunkte gebildeten Differentialtarife doch gleichzeitig die Wirkung, verhältnismäſsig den Fernverkehr und auch den internationalen Fernverkehr gegenüber dem Nahverkehr zu fördern. Denn im finanziellen Interesse der Eisenbahnen lag es, möglichst lang ausgedehnte Transporte zu erhalten, und, um dies zu erreichen, wurden die Tarife und Frachten des Fernverkehrs verhältnismäſsig stärker ermäſsigt, als die des Nahverkehrs.[8]

Im finanziellen Interesse der Eisenbahnen lag es ferner, nur möglichst massenhafte Transporte zu erhalten. Von dem maſsgebenden finanziellen Gesichtspunkte aus war es hingegen gleichgültig, woher diese Transporte kamen und wohin sie gingen.

Zu Richtungstarifen[9] war daher damals kein anderer Anlaſs, als der, daſs nur in einer Richtung Aussicht bestand, durch Verbilligung des Tarifs entsprechend gröſsere Transportmassen heranzuziehen.

Zu Richtungstarifen konnte unter diesem Gesichtspunkte z. B. die Konkurrenz von Flüssen Anlaſs geben, indem die billigeren Tarife nur in der Richtung fluſsabwärts gewährt wurden.[10]

Indem schon in der ersten Epoche auf derselben Route die Frachten von der näher gelegenen Station regelmäſsig

---

[8] Die Ermäſsigung der Tarife und Frachten für den Fernverkehr pflegte sodann aber im Laufe der Zeit die Ermäſsigung der Tarife und Frachten für den Nahverkehr und dadurch gegenüber der im Texte hervorgehobenen extensiven (räumlichen) eine intensive (Gütermassen und Personenzahl) Verkehrssteigerung nach sich zu ziehen.

[9] D. h. zu Differential- oder Ausnahmetarifen, welche nur in einer Richtung galten.

[10] Die Konkurrenz von Flüssen und Kanälen, die nur während eines Teiles des Jahres für den Verkehr brauchbar sind, bildet bekanntlich auch einen der Gründe, aus welchen sog. Saisontarife, also billige Tarife, welche nur für eine gewisse Jahreszeit gewährt werden, gebildet werden.

nicht teuerer gestellt werden durften, als die Frachten von der entfernter gelegenen Station, wurde schon damals in dieser einen Hinsicht bei der Bildung der Differentialtarife die Innehaltung eines angemessenen Verhältnisses zwischen den Frachten, welche die von verschiedenen Punkten aus konkurrierenden Erwerbsinteressenten zu entrichten hatten, für wichtiger erachtet, als die ausschliefsliche Wahrnehmung des finanziellen Interesses der Eisenbahnen.

Die so in einer Beziehung schon früher zur Geltung gelangten Interessen der Gewerbsstände erlangten in der zweiten Periode der Eisenbahnentwickelung vorwiegende Bedeutung für die Gestaltung der Differentialtarife und die davon abhängende räumliche Ausdehnung des Verkehrs.[11]

Dies machte sich formell darin geltend, dafs die Befugnis der Eisenbahnverwaltungen zur Bildung von Differentialtarifen wesentliche Einschränkungen erfuhr und, soweit es sich nicht um Staatsbahnen handelte und der Staat ohnehin die Tarife festzusetzen hatte, durchgängig von der vorgängigen staatlichen Genehmigung abhängig gemacht wurde.

---

[11] Auch abgesehen von den Differentialtarifen wurde in dieser zweiten Epoche der Einflufs der Interessen der Gewerbsstände auf die Tarifbildung stärker, wie sich u. a. in der Vereinfachung des Tarifsystems, vielfach in der Herabsetzung der Tarifsätze zeigte. Immerhin bildete für die Tarifbildung im allgemeinen fortgesetzt das finanzielle Interesse der Eisenbahnen — und zwar ebensowohl bei Staatsbahnen, wie bei Privatbahnen — einen aufserordentlich wesentlichen und vielleicht den wesentlichsten Faktor. —

Der die zweite Epoche beherrschende, insbesondere in der Gestaltung der Richtungstarife zum Ausdruck kommende Gegensatz der einseitigen diesseitigen und der einseitigen jenseitigen öffentlichen Interessen am internationalen öffentlichen Gesamtverkehr von Land zu Land schlofs selbstverständlich nicht aus, dafs durch die neueren Handelsverträge zwischen Nachbarstaaten (vgl. auch das intern. Berner Übereinkommen über den intern. Eisenbahnfrachtverkehr Artt. 5 u. 11) den ausländischen Personen und Gütern der Transport auf den inländischen Eisenbahnen zu den „unter gleichen Umständen“ auch für Inländer geltenden Bedingungen gesichert wurde. Diese formale Gleichstellung sicherte und förderte nur das Interesse einzelner Bevölkerungselemente am internationalen Verkehr in den verschiedenen einzelnen Ländern und konnte daher je vom Standpunkte des einseitigen öffentlichen Interesses im Hinblick auf die Pflicht desselben zur Wahrnehmung der ihm ein- und untergeordneten Einzelinteressen den Gegenstand reciproker öffentlich-internationaler Konzession bilden.

Die staatliche Wahrnehmung der Interessen der Gewerbsstände im Hinblick auf die Differentialtarife aber schlofs wiederum in sich, dafs dieselbe nicht im Interesse der Gewerbsstände schlechthin, sondern im Interesse der inländischen Gewerbsstände erfolgte.

In dem einen Falle, in welchem in der früheren Epoche das Interesse der Gewerbsstände mafsgeblich für die Bildung der Differentialtarife geworden war, war der leitende Gesichtspunkt gewesen, die aus den verschiedenen räumlichen Ausgangspunkten der Gewerbetreibenden sich ergebenden natürlichen Chancen nicht künstlich durch die Tarifbildung in ihr Gegenteil verkehren zu lassen. Dieser rein räumliche Gesichtspunkt konnte in der zweiten Epoche zwar, soweit es sich nur um die Konkurrenz unter staatsangehörigen Gewerbsständen, d. h. soweit es sich um den innerstaatlichen Verkehr handelte, mafsgebend bleiben und entsprechend der vorwiegenden Bedeutung der Interessen der Gewerbsstände gegenüber dem finanziellen Interesse der Eisenbahnen möglicherweise in noch umfassenderer, vielseitigerer Weise mafsgebend werden. Dieser rein räumliche Gesichtspunkt konnte aber in der zweiten Epoche, da ein jeder Staat im Interesse seiner staatsangehörigen Gewerbsstände die Bildung der Differentialtarife beeinflufste, nicht mehr mafsgebend bleiben, soweit es sich um die Konkurrenz der inländischen und der ausländischen Gewerbsstände und demnach um die internationale räumliche Ausdehnung des Verkehrs handelte.

Da ein jeder Staat nur das Interesse der ihm angehörigen Gewerbsstände in dem Konkurrenzkampfe derselben mit den ausländischen Gewerbsständen durch Beeinflussung der Differentialtarife fördern wollte, so wurde der Ursprung der Transporte, bezw. die Staatsangehörigkeit des Ursprungsortes ein wesentliches Moment für die Bildung der Differentialtarife im internationalen Verkehre. Jeder einzelne Staat suchte, soweit seine Gewerbsstände und die ausländischen Gewerbsstände konkurrierten, die Differentialtarife im internationalen Verkehr so zu gestalten, dafs die Ausfuhr erleichtert und die Einfuhr erschwert wurde. Die Differentialtarife für den internationalen Verkehr wurden damit Richtungstarife.

Bezüglich der Durchfuhrtarife konnte, soweit ausländische Verkehrswege konkurrierten, zwar nicht in jener vorerwähnten Weise das Interesse der inländischen Gewerbsstände gegenüber den ausländischen Gewerbsständen in vorderster Linie zur Geltung gebracht werden. Es wurde daher entsprechend dem finanziellen Interesse der inländischen Verkehrswege denselben eine Bildung der Durchfuhrtarife gestattet, welche die inländischen Verkehrswege gegenüber den ausländischen Verkehrswegen konkurrenzfähig machte. Aber diese Gestattung wurde an die Bedingung geknüpft, dafs die Tarifbildung für die inländischen Gewerbsstände, deren Güter mit den durchgeführten Gütern im Auslande konkurrierten, zum mindesten keine ungünstigere sein dürfe, als für die ausländischen an der Durchfuhr interessierten Gewerbetreibenden.

Die im Vorstehenden geschilderte vorwiegende Berücksichtigung der inländischen Gewerbsstände bei der Bildung der Differentialtarife äufserte sich z. B. im Deutschen Reiche und in Preufsen. Der Bundesratsbeschlufs vom 6. April 1877 [12] stellte als mafsgebenden Gesichtspunkt bei der damals im Zuge befindlichen Umgestaltung der Frachttarife der deutschen Eisenbahnen voran,

„dafs Tarife, welche den deutschen Handel, Ackerbau und die deutsche Industrie zu schädigen geeignet seien, thunlichst fernzuhalten seien“.

Aus diesem Gesichtspunkte ergab sich, dafs möglichst wenig Tarife gebildet werden durften, welche für ausländische Produkte und Fabrikate einen an sich oder verhältnismäfsig günstigeren Frachtsatz gewährten, als für gleichartige inländische Erzeugnisse. Nach dem Bundesratsbeschlufs sollte diese Tendenz dadurch zur Geltung gebracht werden, dafs Tarife der vorbezeichneten Art nur nach vorgängiger Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörden erlassen werden dürften. Für ausländische Produkte und Fabrikate sollte also über den in der ersten Periode im Interesse der Gewerbsstände aufgestellten Satz hinaus nicht blofs die absolute,

---

[12] Auszugsweise abgedruckt in Verhandl. des Deutsch. Reichstags, 1878, S. 201.

sondern auch die verhältnismäfsige Verbilligung der Frachten für gröfsere Entfernungen thunlichst beseitigt werden, wenn diese ausländischen Produkte und Fabrikate in Konkurrenz mit inländischen standen. Es sollte also insoweit nicht blofs verhindert werden, dafs die aus den verschiedenen räumlichen Ausgangspunkten der Gewerbetreibenden sich ergebende Verschiedenheit der natürlichen Konkurrenzchancen künstlich mittelst der Tarifbildung in ihr Gegenteil verkehrt, sondern auch, dafs diese Verschiedenheit der natürlichen Konkurrenzchancen ausgeglichen werde. Nachdem in Preufsen schon unter dem 16. Dezember 1875[18] die Eisenbahnverwaltungen seitens des Handelsministers im allgemeinen darauf hingewiesen worden waren,

„bei Bildung neuer oder Veränderung bestehender Tarife besonders darauf zu achten, dafs eine Begünstigung der ausländischen Industrie oder Produktion zum Nachteile der inländischen überall vermieden werde“,

verfügte der preufsische Handelsminister im Anschlufs an den Inhalt des Bundesratsbeschlusses vom 6. April 1877,

„dafs im direkten Verkehr mit dem Auslande oder im Durchgangsverkehr günstigere Frachtsätze oder Frachtbedingungen als für die gleichartigen Artikel auf den betreffenden Bahnstrecken im Verkehr von oder nach der Grenzstation

1. schlechthin nur noch insofern gewährt werden dürften, als die Expeditionsgebühr für die Abfertigung nach der Grenzstation, welche jedoch die Hälfte der der betreffenden Eisenbahnverwaltung für ihren Lokalverkehr bewilligten Beträge nicht übersteigen dürfe, in Abzug gebracht werden dürfe (Erlafs vom 21. Februar 1878),
2. im übrigen nur noch in Aussicht zu nehmen seien (Erlafs vom 23. April 1878), wenn

---

[18] Vergleiche zu dem Folgenden die Denkschrift über die Gründe der Beschränkung von Differentialtarifen im internationalen Verkehr — Anhang zu dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebs der Staatseisenbahnen im Etatsjahr 1878/79 (Drucksachen des Preufsisch. Abgeordnetenhauses 1879/80 Nr. 29).

a. entweder eine Benachteiligung inländischer wirtschaftlicher Interessen überhaupt nicht zu besorgen sei,

b. oder doch überwiegende Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirtschaft für die beantragte Ermäfsigung der Tarife sprächen".

Als Regel sollte demnach auf den preufsischen Eisenbahnen fortan die gleichmäfsige Behandlung des internen und des ausländischen Verkehrs in dem Sinne festgehalten werden, dafs für den letzteren, meist über weitere Entfernungen führenden Verkehr, nicht blofs eine absolute, sondern auch eine verhältnismäfsige Ermäfsigung der Frachten ausgeschlossen, vielmehr an dem gleichen Einheitssatze pro (Tonne und) Kilometer, wie für den Binnenverkehr, festgehalten wurde.

Als Regel sollten demnach im Deutschen Reiche und in Preufsen im Interesse der inländischen Gewerbsstände Differentialtarife zu Gunsten ausländischer Gewerbetreibender, d. h. insbesondere Einfuhrdifferentialtarife überhaupt nicht mehr gebildet werden.

Dagegen konnten und mufsten sogar in konsequenter Verfolgung der Interessen der inländischen Gewerbsstände Differentialtarife, welche jene im Verhältnis zu den ausländischen Gewerbetreibenden begünstigten, d. h. insbesondere Ausfuhrdifferentialtarife zugelassen und erstrebt werden. Der preufsische Erlafs vom 23. April 1878 nahm die Bildung solcher Differentialtarife in Aussicht, indem er die Zulassung von Differentialtarifen vorbehielt, von welchen „eine Benachteiligung inländischer wirtschaftlicher Interessen überhaupt nicht zu besorgen sei". Der Bundesratsbeschlufs stand ihrer Bildung nicht entgegen, da er nur auf die Fernhaltung von Tarifen gerichtet war, welche dem deutschen Handel, Ackerbau und der deutschen Industrie schädlich sein könnten.

Wenn aber der obige Beschlufs des deutschen Bundesrates und die obigen Erlasse des preufsischen Handelsministers in erster Linie das Interesse der deutschen Gewerbsstände in der Tarifbildung zur Geltung bringen wollten, so

wurden diesem Bestreben in vierfacher Richtung durch Berücksichtigung erheischende Verhältnisse anderer Art Schranken gezogen:

1. Es standen die Interessen der deutschen Gewerbsstände unter sich vielfach in Konkurrenz oder in Widerstreit:

a. Die deutschen Gewerbsstände gleicher Art standen in Konkurrenz. Das angemessene Princip der Tarifbildung im Hinblick auf die Konkurrenz deutscher Gewerbetreibenden aus verschiedenen Gegenden konnte nicht das den ausländischen Gewerbetreibenden gegenüber angewandte, sondern nur das aus der ersten Epoche überkommene sein, nach welchem die aus den verschiedenen räumlichen Ausgangspunkten der Konkurrenten erwachsenden natürlichen Konkurrenzchancen nicht künstlich durch die Tarifbildung in ihr Gegenteil verkehrt werden durften. Es kam dies insbesondere für den inländischen Verkehr in Betracht.

b. Die deutschen Gewerbsstände verschiedener Art hatten vielfach widerstreitende Interessen. Der möglichst erleichterte Bezug der Nahrungsmittel für die Arbeiter, der möglichst erleichterte Bezug der Rohstoffe, der Halbfabrikate entsprach dem Interesse des einen Gewerbsstandes und widersprach dem des anderen, dessen Interesse hinwiederum möglicherweise den möglichst erleichterten Bezug der Fabrikate erheischte. Es bedurfte demnach einer Abwägung der Interessen der verschiedenen deutschen Gewerbsstände. Die Rücksicht auf die überwiegenden Interessen des auf den Bezug vorunterschiedener Gegenstände angewiesenen Gewerbsstandes konnte demnach wiederum eine Differentialtarifbildung herbeiführen, welche zwar im Interesse eines deutschen Gewerbsstandes erfolgte, aber objektiv einen ausländischen Gewerbsstand begünstigte. Der preufsische Erlafs vom 23. April 1878 erkannte diese Möglichkeit ausdrücklich in solchen Fällen an, in welchen die eigene Ausfuhr des inländischen Gewerbsstandes von der Erleichterung des ausländischen Bezugs der Rohstoffe u. s. w. abhing.

2. Die Interessen des deutschen Seehandels konnten von einer die ausländische Zufuhr erleichternden Tarifbildung

abhängen. Das Princip der ersten Epoche, die Tarife im Hinblick auf möglichste Verkehrsentwickelung zu bilden, war, wenn es in erster Linie von dem finanziellen Interesse der Eisenbahnen eingegeben war, auch dem Handelsstande objektiv förderlich gewesen. Die in erster Linie das Interesse der inländischen Gewerbsstände berücksichtigende Tarifbildung der zweiten Epoche führte notwendig eine Beschränkung der vermittelnden Handelsthätigkeit herbei und berücksichtigte insofern nicht die inländischen Gewerbsstände schlechthin, sondern vorwiegend die inländische Industrie und den inländischen Ackerbau. Wenn aber das Interesse der innerstaatlichen Handelsthätigkeit hinter die Interessen der beiden anderen Gewerbsstände zurückgestellt wurde, so galt andererseits als erforderlich, dem deutschen Handelsstande die Konkurrenz gegenüber dem ausländischen Handel im internationalen Verkehr auch durch entsprechende Tarifbildung zu ermöglichen.

Insbesondere galt dies für den deutschen Seehandelsstand als den bedeutendsten und wichtigsten Teil des deutschen Handelsstandes. Der preufsische Erlafs vom 23. April 1878 erkannte daher ferner ausdrücklich an, dafs im Hinblick auf die überwiegenden Interessen des deutschen Seehandels gleichfalls die Zulassung von Differentialtarifen erforderlich werden könne, welche objektiv ausländische Gewerbsstände begünstigten.

3. Das finanzielle Interesse der inländischen Eisenbahnverwaltungen wurde im allgemeinen in dieser Periode hinsichtlich der Bildung von Differentialtarifen hinter das Interesse der inländischen Gewerbsstände zurückgestellt. Darin bestand der wesentliche Unterschied von der früheren Periode, dafs an sich um jenes finanziellen Interesses der Eisenbahnen willen keine Differentialtarife zugelassen wurden, welche die ausländischen Gewerbsstände gegenüber den inländischen objektiv begünstigten. Allein die Natur der Verhältnisse zwang in dieser Hinsicht zu einer Ausnahme in den Fällen, in welchen die ausländischen Gewerbsstände infolge der Konkurrenz ausländischer Verkehrswege mit den inländischen Eisenbahnen ohnehin von den letzteren unabhängig waren,

die Konkurrenzfähigkeit der inländischen Eisenbahnen gegenüber jenen ausländischen Verkehrswegen aber von der entsprechenden Tarifbildung abhing. In solchen Fällen nahm der preufsische Erlafs vom 23. April 1878 gleichfalls ausdrücklich in Aussicht, dafs im eigenen Interesse der deutschen Eisenbahnen Differentialtarife zu Gunsten der ausländischen Gewerbtreibenden zugelassen werden könnten.

4. Gegenüber dem Princip der ersten Epoche, welches vorwiegend das eigene finanzielle Interesse der Eisenbahnen mafsgeblich auf die Bildung der Differentialtarife hatte einwirken lassen, wurde in der zweiten Epoche zur Geltung und Anerkennung gebracht, dafs die Tarifbildung, speciell die Bildung der Differentialtarife auch und sogar in erster Linie im Hinblick auf die öffentlichen Interessen zu erfolgen habe. Diejenigen Interessen, welche in dieser Weise in der zweiten Epoche vorwiegend als öffentliche anerkannt und von mafsgebender Bedeutung für die Bildung der Differentialtarife wurden, waren die Interessen der inländischen Gewerbsstände, insbesondere der inländischen Industrie und des inländischen Ackerbaues. Allein abgesehen davon, dafs daneben das in der ersten Periode vorwiegend mafsgeblich gewesene eigene finanzielle Interesse der Eisenbahnen in dieser zweiten Periode auch noch eine gewisse Bedeutung nicht blofs für die Tarifbildung im allgemeinen, sondern für die Bildung der Differentialtarife im besonderen bewahrte, entwickelte in dieser zweiten Periode schon eine dritte Art von Interessen einen gewissen Einflufs auf die Tarifbildung im allgemeinen und auf die Bildung der Differentialtarife im besonderen.

Diese dritte Art von Interessen hatte mit den Erwerbsinteressen der Gewerbsstände gemein, dafs sie als Interesse von öffentlicher Bedeutung, als öffentliches Interesse Einflufs auf die Tarifbildung übte. Sie stand insofern im Gegensatz zu dem eigenen finanziellen Interesse der Eisenbahnen. Andererseits erforderte diese dritte Art von Interessen eine Verkehrsentwickelung und -förderung in manchen Hinsichten, in welchen die Erwerbsinteressen der Gewerbsstände auf eine Verkehrsbeschränkung hinwiesen. Insofern wirkte sie und zwar für ihren Teil als ein öffentliches Interesse

mit dem eigenen finanziellen Interesse der Eisenbahnen zusammen in gleicher Richtung, aber im Gegensatz zu den Erwerbsinteressen der Gewerbsstände, auf eine bestimmte Entwickelung der Tarife, insbesondere der Differentialtarife hin. Diese dritte Art von Interessen hatte die Befriedigung der materiellen Bedürfnisse der Bevölkerung vermittelst des Eisenbahnverkehrs zum Gegenstande.

Von dem Gesichtspunkte des finanziellen Interesses der Eisenbahnen war ein massenhafter Verkehr über weite Strecken erwünscht, aber gleichgültig, woher die Transporte kamen und wohin sie gingen. Von dem Gesichtspunkte der Erwerbsinteressen der (inländischen) Gewerbsstände war es wesentlich, woher die Transporte des Eisenbahnverkehrs kamen, und je nach der Herkunft derselben eine verschiedene Tarifbildung angezeigt. Von dem Gesichtspunkte der Befriedigung der materiellen Bedürfnisse der Bevölkerung ist es wesentlich, wohin die Transporte gehen. Die Tarifbildung und insbesondere die Bildung der Differentialtarife hat im Hinblick auf den Bestimmungsort der Transporte zu erfolgen.

Wenn der Beschlufs des deutschen Bundesrates vom 6. April 1877 auch noch als seinen ausschliefslichen Zweck die thunlichste Fernhaltung von Tarifen bezeichnete, welche den deutschen Handel, Ackerbau und die deutsche Industrie zu schädigen geeignet seien, wenn er also nach dieser Zweckangabe nur die Erwerbsinteressen der deutschen Gewerbsstände berücksichtigen wollte, so ging er nach seinem Inhalte thatsächlich darüber hinaus und stellte für die Bildung der Differentialtarife schon in gewissem Umfange die Bedürfnisbefriedigung der Bevölkerung als mafsgeblich hin. Er that dies, indem er empfahl,

„dafs, soweit nicht besondere Umstände eine Ausnahme rechtfertigen, auf derselben Verkehrsroute nach einer vorliegenden Station an Gesamtfracht nicht mehr erhoben werden darf, als nach einem über dieselbe hinaus liegenden entfernteren Bestimmungsort".

Damit stellte der Bundesratsbeschlufs in der zweiten Periode die Interessen der Bevölkerung an der Befriedigung

ihrer Bedürfnisse ebensoweit und in gleicher Weise als mafsgeblich für die Bildung der Differentialtarife hin, wie in der ersten Periode die Praxis der preufsischen Regierung dies bezüglich der Wahrung der Erwerbsinteressen der Gewerbsstände gethan hatte. Insbesondere erstrebte auch der Bundesratsbeschlufs nur, dafs die aus dem räumlichen Verhältnisse der Bestimmungsorte sich ergebenden Chancen der Bedürfnisbefriedigung durch die Tarifbildung nicht künstlich in ihr Gegenteil verkehrt würden. Dagegen hielt er die Ausgleichung dieser Chancen und insofern die wirtschaftliche Raumüberwindung offen. Ferner fafste der Bundesrat die Bedürfnisbefriedigung der Bevölkerung allgemein ins Auge, nicht aber ausdrücklich die der inländischen Bevölkerung. Insbesondere erklärte er es auch nicht als erstrebenswert, im Interesse der Bedürfnisbefriedigung der inländischen Bevölkerung die aus den räumlichen Verhältnissen erwachsenden natürlichen Chancen der Bedürfnisbefriedigung in ihr Gegenteil zu verkehren.

Der Bundesratsbeschlufs hob nicht ausdrücklich hervor, dafs zwischen den Interessen der Bevölkerung an der Befriedigung ihrer Bedürfnisse und den Erwerbsinteressen der inländischen Gewerbsstände ein Gegensatz entstehen könne, und sprach sich daher nicht darüber aus, welche Interessen alsdann vorwiegend die Tarifbildung, speciell die Bildung der Differentialtarife beeinflussen sollten. Dagegen hob der im Anschlufs an jenen Bundesratsbeschlufs ergangene Erlafs des preufsischen Ministers vom 23. April 1878, welcher im Hinblick auf die Erwerbsinteressen der inländischen Gewerbsstände als Regel für den direkten Auslands- und Durchgangsverkehr die sogenannte gleichmäfsige Behandlung mit dem Inlandsverkehr vorschrieb, hervor, dafs unter den überwiegenden Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirtschaft, welche entgegen jener Regel bei der Bildung von Differentialtarifen eine Abweichung zu Gunsten des Verkehrs mit dem Auslande rechtfertigen könnten, auch das Interesse der inländischen Konsumtion einbegriffen sei. —

Der dritten Epoche der Eisenbahnentwickelung ist charakteristisch, dafs insbesondere das Interesse der Bevölkerung

an der Befriedigung ihrer Bedürfnisse mafsgeblichen Einflufs auf die Tarifbildung, speciell auf die Bildung der Differentialtarife gewinnt, während in zweiter Linie die Erwerbsinteressen der Gewerbsstände der einzelnen Staaten und in dritter Linie das eigene finanzielle Interesse der Eisenbahnen von Bedeutung hierfür bleiben.

Während die Erwerbsinteressen der gleichartigen Gewerbsstände der verschiedenen Länder und Staaten notwendig in um so schärfere Konkurrenz und damit in um so stärkeren Gegensatz gelangen, je mehr die betreffenden landwirtschaftlichen und industriellen Gewerbe sich entwickeln und leistungsfähig werden, schwindet gleichzeitig mit dem wachsenden Überschufs der Erzeugung über den Bedarf das Interesse der Bevölkerung jedes einzelnen Landes und Staates daran, dafs die Erzeugnisse des betreffenden Landes im Hinblick auf die ausreichende Bedürfnisbefriedigung der Bevölkerung desselben nur an diese abgesetzt werden dürfen.

Insofern aber die einzelnen Länder und Staaten zwar einen Überschufs gewisser Erzeugnisarten über den Bedarf ergeben, aber nicht alle für die Befriedigung der Bedürfnisse der Bevölkerungen erforderlichen Erzeugnisarten (unter gleich günstigen Bedingungen) hervorbringen, erwächst für die Bevölkerungen der verschiedenen Länder ein positives gemeinschaftliches Interesse, dafs die Erzeugnisse der verschiedenen Länder ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen abgesetzt werden und dadurch die Befriedigung der verschiedenartigen materiellen Bedürfnisse der Bevölkerungen ermöglicht wird.

Wohl kann allerdings auch ein Interessengegensatz der Bevölkerungen der verschiedenen Länder, insbesondere im Hinblick auf die Nahrungsbedürfnisse, momentan in Fällen ausgedehnten Mifswachses stärker hervortreten, wohl mag in fernen künftigen Zeiten auch die Möglichkeit eines solchen Gegensatzes infolge absoluter Übervölkerung sich ergeben und die Bevölkerungsfrage zu einer praktisch wesentlichen werden. Allein der derzeitig beginnenden dritten Epoche der Eisenbahnentwickelung ist in wachsendem Mafse charakteristisch, dafs ein solcher Interessengegensatz der Bevölkerungen

der verschiedenen Gegenden, Länder, Staaten, Reiche im Hinblick auf die Befriedigung ihrer materiellen Bedürfnisse immer weniger besteht. Die erdumspannende Weite und die Intensität der von den Erwerbsinteressen der landwirtschaftlichen und industriellen Gewerbsstände getragenen Schutzzollbewegung und der derselben angepafsten Eisenbahntarifpolitik der einzelnen Staaten ist ein Zeichen, dafs der Bedarf nicht blofs an industriellen, sondern auch an landwirtschaftlichen Erzeugnissen durch die Produktion, bezw. die Möglichkeit der Produktion dieser Erzeugnisse seitens der Gewerbsstände überstiegen wird, und dafs die letzteren auf die Abschliefsung der einzelnen Länder hinarbeiten, weil ihr wechselseitiger Erwerbskonkurrenzkampf durch die fortgesetzte Erzeugung oder Möglichkeit der Erzeugung eines Überschusses über den Gesamtbedarf erschwert wird.

Da nun mit der Technik der Produktion auch die Technik der Kommunikationen in immer vollkommenerer und immer vielseitigerer Weise sich entwickelt hat, da infolgedessen die Erzeugnisse immer massenhafter auf immer gröfsere Entfernungen und schliefslich über den ganzen Erdball hin von den Erzeugungs- nach den Bedarfsstätten überführt werden können, so kann bei der Möglichkeit und Wirklichkeit fortgesetzter Erzeugung eines Überschusses von landwirtschaftlichen und industriellen Erzeugnissen über den Gesamtbedarf das Streben der Bevölkerungen der verschiedenen Länder auf Befriedigung ihrer materiellen Bedürfnisse sich richten, ohne dafs dadurch ein tiefgehender Interessengegensatz zwischen ihnen hervorgerufen wird. Vielmehr erwächst für die Bevölkerungen der verschiedenen Länder ein positives gemeinschaftliches Interesse, dafs die Verkehrswege und insbesondere die Eisenbahnverkehrswege ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen ausgenutzt werden, wie es der Befriedigung der materiellen Bedürfnisse von ihnen allen am besten dienlich ist.

Diejenigen Organisationen, welche das Interesse der Bevölkerungen der verschiedenen Länder an der Befriedigung ihrer materiellen Bedürfnisse im Hinblick auf das Verkehrswesen, speciell das Eisenbahnverkehrswesen zur

Geltung bringen, sind daher nicht genötigt, unter sich in Gegensatz zu treten, sondern darauf angewiesen, gemeinsam zusammen zu wirken, um bei der teilweise natürlich bedingten, teilweise aus der Bevölkerungsgruppierung sich ergebenden örtlichen Trennung der Erzeugungsstätten der verschiedenen Erzeugnisarten von den Bedarfsstätten die infolgedessen notwendige Kommunikation von Land zu Land in einer jenen Interessen angemessenen Weise herzustellen, zu unterhalten und zu fördern.

Das Interesse der Bevölkerungen an der Befriedigung ihrer Bedürfnisse macht im Hinblick auf das Tarifwesen der Eisenbahnen im allgemeinen seinen Einflufs im Sinne thunlichster Herabsetzung der Tarife geltend. Es kann insofern in Gegensatz zu dem individuellen finanziellen Interesse der Eisenbahnen treten und insoweit nur als öffentliches Interesse durchdringen. Das Interesse der Bevölkerungen an der Befriedigung ihrer Bedürfnisse wirkt speciell auf die Bildung von Differentïaltarifen in dem Sinne, dafs nach Mafsgabe des Bedarfs an den einzelnen Bedarfsstätten nicht blofs überhaupt der Transport von den dazu bestgeeigneten Produktionsstätten, also unter sonst gleichen Umständen von den relativ nächstbelegenen Produktionsstätten, thunlichst erleichtert, sondern besonders auch hinsichtlich der Konkurrenz der sonach am Bedarfsorte vorwiegend in Betracht kommenden Produktionsstätten die aus der verschiedenen räumlichen Entfernung der letzteren vom Bedarfsorte sich ergebende Verschiedenheit der natürlichen Chancen im Konkurrenzkampfe thunlichst durch Ermäfsigung der Tarife für die weiter herkommenden Transporte ausgeglichen werde. Bei der mafsgebenden Bedeutung der Befriedigung des Bedarfs am Bedarfsorte folgt weiter, dafs die differenzielle Tarifbildung sich nicht blofs einem Wechsel (Steigen) des Bedarfs, sondern insbesondere auch einer Veränderung in der Möglichkeit der Befriedigung des Bedarfs von gewissen Produktionsstätten aus, welche insbesondere hinsichtlich der landwirtschaftlichen Erzeugnisse als Folge wechselnder Ernteverhältnisse eintreten kann, und zwar immer im Sinne der Erleichterung der Bedarfsbefriedigung anzupassen hat. —

In der ersten Epoche der Eisenbahnentwickelung geht die differenzielle Tarifbildung, welche überwiegend durch das finanzielle Interesse der Eisenbahnen bestimmt wird, hauptsächlich von den Eisenbahnverwaltungen allein aus. In der zweiten Epoche wirken, um gegenüber dem individuellen finanziellen Interesse der Eisenbahnen auch den Erwerbsinteressen der inländischen Gewerbsstände entsprechenden Einflufs zu verschaffen, aufser den Eisenbahnverwaltungen die einzelnen Staaten im Interesse der Erwerbsinteressen je der inländischen Gewerbsstände auf die Bildung der Differentialtarife ein. Der dritten Epoche entspricht es, dafs nicht mehr die einzelnen Staaten, sondern dafs selbständig ausgeschiedene und ausgebildete Vertretungen der verschiedenen inländischen Gewerbsstände behufs Wahrung ihrer Erwerbsinteressen neben den vorwiegend ihre individuellen finanziellen Interessen verfolgenden Eisenbahnverwaltungen an der Bildung der Differentialtarife mitwirken, dafs hingegen die beteiligten Staaten sich vereinigen und gemeinschaftlich im Interesse der Befriedigung der Bedürfnisse ihrer Bevölkerungen auf das Tarifwesen und insbesondere auf die Bildung der Differentialtarife Einflufs nehmen.

Aufser den staatlich-behördlichen Organen, deren gemeinschaftliche Aufgabe dadurch erschwert wird, dafs die einzelnen Staaten je einem Komplex verschiedenartiger Aufgaben und Interessen gegenüberstehen, und daher nicht ausschliefslich jene gemeinschaftliche Aufgabe zu verfolgen haben, wird zur besseren und entschiedeneren Wahrung jener gemeinschaftlichen Aufgabe eine internationale Volksvertretungsdelegation zu bilden sein und zu fungieren haben, welche speciell das gemeinschaftliche Interesse der Bevölkerungen an der Förderung der Bedürfnisbefriedigung mittelst des internationalen Verkehrs wahrzunehmen hat.

Von der ersten Epoche des Eisenbahnwesens ab bildet sich nach der vorgeschilderten Entwickelung eine internationale Organisation der Eisenbahnen, welche die den internationalen Verkehr bestimmende internationale Tarifbildung wesentlich von dem individuellen finanziellen Interessenstandpunkt der Eisenbahnen aus in die Hand nimmt. In der zweiten Epoche erhält sich diese internationale Verkehrsorganisation der

Eisenbahnen, erfährt aber manche Erschwerungen und Hemmungen durch die divergierenden Interessen der Gewerbsstände der verschiedenen Länder. Dafür erhält die Wirksamkeit der internationalen Verkehrsorganisation andererseits in höherem Maſse einen auf die Förderung von öffentlichen Interessen neben individuellen Interessen hinzielenden Inhalt. Die so überwiegend zu einem Werkzeug des öffentlichen Interesses gewordene internationale Verkehrsorganisation der Eisenbahnen büſst in der dritten Epoche formell ihre Selbständigkeit, ihre selbständige schöpferische Wirksamkeit zum Teil ein. An ihre Stelle tritt insoweit eine kraftvollere, ihr übergeordnete internationale Organisation internationaler öffentlicher Interessen, welche insbesondere von den Staaten ausgeht und die geeignetsten internationalen Verkehrsbedingungen für die Ermöglichung der Befriedigung der materiellen Bedürfnisse der Bevölkerungen der verschiedenen Länder herzustellen strebt. Zum Teil nach Maſsgabe der von dieser Organisation aufgestellten internationalen Rechtsnormen erfüllt fortan die internationale Organisation der Eisenbahnen ihre internationalen Betriebs- und Verkehrsaufgaben.

Aus der Natur und der Kompliziertheit des der dritten Epoche charakteristischen, oben angedeuteten internationalen Organismus ergiebt sich schon, daſs derselbe nur geeignet ist, in groſsen Zügen die Richtpunkte für die internationale Tarifbildung u. s. w. jeweilig festzustellen und den Verhältnissen anzupassen. Daher entsteht das Bedürfnis nach einem internationalen öffentlichen Verwaltungsapparat, welcher dafür zu sorgen hat, daſs die thatsächliche Durchführung der internationalen Tarifbildung u. s. w. jenen Richtpunkten entsprechend sich vollzieht. Die Natur der Verhältnisse bringt es mit sich, daſs die Aufstellung und Handhabung der Tarife nach Maſsgabe jener festgestellten Gesichtspunkte und der Veränderung derselben innerhalb der durch jene Gesichtspunkte gezogenen Schranken in umfassendstem Maſse von den Eisenbahnverwaltungen und von den Staaten, bezw. von engeren Verbänden der einen oder der anderen auszugehen hat. Daraus folgt insbesondere die Notwendigkeit der Herstellung einer internationalen Rechtsinstanz, einer Art inter-

nationalen Gerichtshofes, welcher, sei es nur auf Antrag der Beschwerten oder auch von Amtswegen, zu prüfen und darüber zu befinden hat, ob die aufgestellten Tarife jenen mafsgebenden international normierten Gesichtspunkten entsprechen, und welcher eventuell die Tarife für ungültig erklären, die Aufstellung anderer veranlassen oder sogar selbst vornehmen kann.

Diese Instanz wäre seitens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Staaten von allen einschlagenden Mafsnahmen in Kenntnis zu halten. Das Recht, Beschwerde vor ihr zu erheben aber wäre den verschiedenen Arten von Interessenten, den Eisenbahnen, den Interessenvertretungen der Gewerbsstände, den Staaten oder namens der Bevölkerungen besonderen für sie geschaffenen Vertretungen zu geben. Es wäre eine Frage der Zweckmäfsigkeit, ob auch noch anderen Personen, insbesondere einzelnen Privaten, ein Klagerecht eingeräumt werden sollte. Immer aber wäre durch die Klage vor dieser Instanz nur das öffentliche Interesse, nicht das private Interesse des einzelnen Transportfalles und Transportinteressenten zur Geltung zu bringen. Die Klage hätte sich je nachdem gegen die Eisenbahnverwaltungen, gegen die Verbände derselben und, insoweit staatliche Mafsnahmen oder die Unterlassung solcher in Betracht kämen, gegen die Staaten zu richten. Aufgabe derselben internationalen Rechts- und Aufsichtsinstanz könnte sodann weiter die periodische Erstattung und Veröffentlichung von Berichten über ihre Thätigkeit, über die gesamte Entwickelung der fraglichen internationalen Angelegenheiten und endlich sein, motivierte Vorschläge für die international-rechtliche Fortbildung dieser Verhältnisse durch den ersterwähnten internationalen Organismus zu machen. —

Öffentliche Verkehrswege sind erforderlich, um das, was durch die menschliche Thätigkeit des Einen erbeutet, gesammelt, der Erde entnommen, aufgezogen, geerntet, hergestellt ist, im Austausch gegen ähnlich gewonnene Sachen Anderer von dem Besitzer an denjenigen gelangen zu lassen, welcher jene ersteren Sachen zur Befriedigung seiner Bedürfnisse bedarf, und umgekehrt. Solange vorwiegend menschliche

Thätigkeit die Sachen in einen für den menschlichen Gebrauch dienlichen Zustand bringt, entspricht es dem Charakter der öffentlichen Verkehrswege, dafs dieselben den austauschenden Herstellern in gleicher Weise, wie den eintauschenden Verbrauchern dienen. In dem Mafse aber, in welchem Naturkräfte in menschlichen Dienst gestellt und zur Erzeugung menschlich benutzbarer Erzeugnisse, zur Herstellung menschlich benutzbarer Fabrikate und überdies zur Versendung der Erzeugnisse und Fabrikate an die Stätten der gebrauchsbedürftigen Menschen verwendet werden, in dem Mafse also, in welchem unpersönliche Kräfte an der Erzeugung der menschlichen Gebrauchs- und Verbrauchsgegenstände mitwirken, tritt vom Interessenstandpunkte der gesamten Menschen aus eine Verschiebung in dem Verhältnis der Interessen der austauschenden Hersteller einerseits und der eintauschenden Verbraucher andererseits ein. Die Eintauschinteressen im Hinblick auf die Gebrauchs- und Verbrauchsbedürfnisse bleiben Interessen aller Menschen und steigern sich mit der Anzahl der bedürftigen Menschen und der Zahl und Intensität ihrer Bedürfnisse. Die Austauschinteressen werden verhältnismäfsig um so geringer, je mehr verhältnismäfsig die Zahl der bei der Herstellung mitwirkenden Menschen und vielfach auch die Intensität der menschlichen Mitwirkung mit der wachsenden Nutzbarmachung und Zuhülfenahme der Naturkräfte abnimmt. Je bedeutsamer die Zuhülfenahme der Naturkräfte in der Produktion und Kommunikation einwirkt, umsomehr werden die Austauschinteressen Sonderinteressen, während die Eintauschinteressen allgemeine Interessen bleiben.

Daraus folgt, dafs dementsprechend die öffentlichen Verkehrswege, da sie als öffentliche der Allgemeinheit zu dienen haben, in erster Linie den allgemeinen Interessen der Verbraucher und nur in zweiter Linie den Sonderinteressen der Austauschinteressenten gemäfs zu verwalten sind. Danach ist insbesondere der internationale Verkehr der Verkehrswege zu gestalten und zu entwickeln.

Der fortgesetzte Bedarf der Gesamtbevölkerung eines Staates an Erzeugnissen von jeder Art ist hiernach in erster

Linie für die Richtung mafsgebend, welche dem Verkehr zu geben ist. Es mufs dahin gewirkt werden, dafs die Bevölkerung ihren Bedarf unter thunlichst günstigen Umständen befriedigen kann. Es mufs deshalb erstrebt werden, dafs, wenn die inländische Produktion nicht reichlich genügt oder nicht infolge von Konkurrenz genügend günstige Verkaufsbedingungen stellt, eine Ausgleichsmenge, ein Reservevorrat und etwa ein genügende Konkurrenz hervorrufender Überschufsvorrat unter thunlichst günstigen Bedingungen aus dem Auslande herangeschafft wird.

Da in zweiter Linie das Interesse der Produzenten zu fördern ist, und durch Mafsregeln obiger Art das Interesse der ausländischen Produzenten gefördert wird, so wird der ausländische Staat, vorausgesetzt, dafs sein eigener Bedarf an dem betreffenden Artikel genügend gedeckt bleibt, zu internationaler Festsetzung bereit sein, wonach die Tarife für die Versendung der Waren von seinen Produzenten an die Konsumenten des ersten Staates thunlichst und mit wachsender Entfernung immer stärker ermäfsigt werden. Diese ganze Gestaltung der internationalen Verhältnisse beruht aber auf der Voraussetzung, dafs infolge der Entwickelung der Technik der Produktion und der Kommunikation, der Ausdehnung der landwirtschaftlichen Anbauflächen und der Viehzucht die in der Gesamtheit der civilisierten Staaten mögliche Produktion eines jeden einzelnen Bedarfsartikels den Bedarf an solchen übersteigt. Wenn alsdann in einem einzelnen Staate ein bestimmter Bedarfsartikel nicht ausreichend produziert wird, so besteht unter den Produzenten der verschiedenen Auslandstaaten eine derart starke Konkurrenz, dafs dieselben, um die Möglichkeit des Absatzes in dem ersterwähnten Staate durch entsprechende Tarifgestaltung zu gewinnen, auch sich den im öffentlichen Interesse der Konsumenten zu stellenden Absatzbedingungen unterwerfen müssen.

Formell wären diese Absatzbedingungen etwa durch internationale Vereinbarung der beteiligten Staaten und weiter dann von dem Auslandstaate durch Vereinbarung u. s. w. mit dem betreffenden ihm angehörenden Produzentenverbande

zu sichern. Inhaltlich hätten diese Absatzbedingungen dahin zu gehen, dafs von dem Produzentenstaate aus nach dem Konsumentenstaate Lieferpflicht auf Begehr für eine bestimmt fixierte Minimalquantität des Bedarfsartikels (woraus mittelbar eine gewisse Betriebspflicht sich ergäbe) und zwar unter Festsetzung eines Maximalpreises[14] übernommen würde.

Der Maximalpreis wäre im Hinblick auf die noch bestehende Verschiedenheit der Währungen in Goldgewicht zu bemessen. Der Auslandstaat wäre dem Konsumentenstaate für Erfüllung jener Verpflichtung seitens seiner Produzenten verantwortlich, während es ihm überlassen bliebe, sich seinen Produzenten gegenüber zu sichern. Für die auf Begehr zu liefernde Minimalquantität könnten noch bestimmte Teillieferungen innerhalb gewisser Abschnitte der Lieferperiode festgesetzt werden. Ein Recht der Produzenten, bezw. des Auslandstaates auf Lieferung würde nicht bestehen. Das Recht, die Erfüllung der Lieferpflicht der Produzenten zu begehren, könnte etwa durch Vermittelung besonderer Konsumentenvertretungen ausgeübt werden.

Die Lieferpflicht wäre im übrigen auf eine absolut fixierte Minimalquantität zu richten. Hinsichtlich der von den Ernteverhältnissen u. s. w. abhängigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse aber wäre im Interesse der Bevölkerung des Lieferstaates ein dem Bedarf dieser Bevölkerung entsprechendes Erntequantum festzusetzen, welches auf alle Fälle von Lieferpflicht frei bliebe. Die Lieferpflicht würde also nur bestehen, wenn und soweit die Ernte einen Überschufs über jenes Quantum ergäbe. Auch könnte, da der Staat möglicherweise verschiedenen anderen Staaten gegenüber Verantwortlichkeit für solche Lieferpflichten seiner Produzenten übernimmt, bestimmt werden, dafs ein gewisses Lieferquantum für einen anderen Staat noch von dem Überschufs abzuziehen sei, oder dafs, wenn der Überschufs seinerseits eine gewisse Quantität nicht übersteige, die Lieferpflicht nicht eine absolut fixierte Quantität, sondern nur einen gewissen Prozentsatz des Überschusses umfasse.

[14] Es könnte ferner vereinbart werden, dafs den Produzenten des ersteren Staates eine gewisse Steuerpflicht gegenüber dem Konsumentenstaate obläge.

Unabhängig von der Lieferpflicht eines bestimmten Quantums zu Maximalpreisen wäre zum mindesten den Produzenten der Staaten, welche jene internationale Verantwortlichkeit für solche Lieferpflichten übernommen, auch noch weiter über jenes Quantum hinaus freie Konkurrenz mit der Mafsgabe offen zu halten, dafs die Preise unter den festgesetzten Maximalpreisen bleiben müfsten.

Die Verträge könnten auch gleichzeitig mit mehreren Staaten, insbesondere so abgeschlossen werden, dafs dieselben eine Gesamtverantwortlichkeit für eine Gesamtlieferpflicht ihrer Produzenten bezüglich einer Minimalquantität zu Maximalpreisen übernähmen.

Die Minimalquantitäten, bezüglich deren Lieferpflicht vereinbart würde, und ebenso die Maximalpreise müfsten den jeweiligen Verhältnissen angepafst werden.

Innerhalb der durch internationale Staatenverträge festgesetzten Minimal- und Maximalgrenzen hätten daher periodisch zusammentretende Verwaltungs- und Rechtskommissionen je für kleinere Zeitabschnitte den natürlichen Verhältnissen (z. B. Ernteaussichten, Ernteergebnissen u. s. w.) entsprechend das Nähere festzusetzen.

In zweiter Linie bliebe es, wie schon in der vorigen Periode, Aufgabe der Staaten, ihren Produzenten Absatzgebiete in fremden Staaten zu eröffnen.

Von diesem Gesichtspunkte aus hätten die Staaten hinsichtlich der Artikel, in welchen ihre Produktion den Bedarf der Staatsbevölkerung erheblich übersteigt, möglichst internationale Verträge abzuschliefsen, in welchen ihren Produzenten gegen Übernahme der oben geschilderten internationalen öffentlichen Lieferpflicht durch die Tarifgestaltung günstige Einfuhrbedingungen verschafft würden. Im Zusammenhang mit Vorstehendem würden die Staaten, da sie in erster Linie das Interesse ihrer Konsumenten zu wahren hätten, — wenn nicht schlechthin — so doch gegenüber den Produzenten der vorerwähnten Vertragsstaaten die Einfuhrzölle auf die inländischen Bedarfsartikel fallen zu lassen haben.

Eine Voraussetzung für das Vorstehende ist, dafs in den einzelnen Staaten eine Statistik ausgebildet und gepflegt wird,

welche fortlaufend und schnellstens Kenntnis und Übersicht aller einschlagenden Verhältnisse ermöglicht. —

Aufser den Eisenbahnen kommt für den internationalen Verkehr die Seeschiffahrt als Verkehrsmittel in Betracht. Auch im Hinblick auf diese mufs in dem Mafse, in welchem die Seeschiffahrt mit zunehmender Gröfse der Unternehmungen und mit zunehmendem internationalem Zusammenschlufs der Unternehmerverbände thatsächlich monopolistisch wird, staatlicherseits das öffentliche Interesse gegenüber dem eigenen finanziellen Interesse zur Geltung gebracht werden. Dies geschieht aber in geeignetster Weise durch international-gemeinsame Normsatzungen derjenigen Staaten, zwischen welchen die Schiffe regelmäfsig verkehren. Die Schiffahrtsunternehmungen wären also insoweit zu internationalen Unternehmungen öffentlichen Charakters auszugestalten.

§ 10.

III. Die Wahrnehmung der mit dem internationalen Eisenbahnwesen und Eisenbahnverkehr zusammenhängenden Interessen

durch selbständige Organisationen als Träger eigener Interessen und als Träger öffentlicher Rechtspflichten in Beziehung auf andere Interessen, bezw. als Träger von Rechtspflichten in Beziehung auf näherstehende und fernerstehende Interessen.

Die internationale Entwickelung des Eisenbahnwesens erfolgt unter dem Antriebe des eigenen, insbesondere des gemeinsamen eigenen Interesses der Eisenbahnen und unter dem Antriebe des öffentlichen Interesses am internationalen Verkehr. Letzteres aber ist entweder ein einseitig diesseitiges bezw. jenseitiges oder ein internationales öffentliches Interesse am internationalen Verkehr.

Die Eisenbahnen als selbständige Unternehmungen sind Träger der internationalen Entwickelung des Eisenbahnwesens

und Eisenbahnverkehrs erstens vom Standpunkte ihrer eigenen und gemeinschaftlichen eigenen Interessen, zweitens im Hinblick auf ihre öffentliche Rechtspflicht gegenüber dem einseitigen öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr, drittens im Hinblick auf ihre gemeinsame internationale öffentliche Rechtspflicht gegenüber dem internationalen öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr.

Die Staaten sind Träger der internationalen Entwickelung des Eisenbahnwesens und Eisenbahnverkehrs erstens vom Standpunkte des einseitigen diesseitigen, bezw. jenseitigen öffentlichen Interesses am internationalen Verkehr, zweitens im Hinblick auf ihre internationale öffentliche Rechtspflicht gegenüber dem internationalen öffentlichen Interesse am internationalen Verkehr.

In der internationalen Entwickelung des Eisenbahnwesens lassen sich drei aufeinanderfolgende Stufen der Entwickelung unterscheiden, in welchen das eigene Interesse der Eisenbahnen, bezw. das einseitige diesseitige oder jenseitige öffentliche Interesse, bezw. das internationale öffentliche Interesse am internationalen Verkehr vorwiegende Bedeutung hat. Die verschiedenen Seiten des Eisenbahnwesens treten aber nicht gleichzeitig in diese aufeinanderfolgenden Entwickelungsstufen ein. Während in der einen Beziehung schon das Interesse der zweiten, bezw. dritten Stufe vorwiegende Bedeutung erlangt hat, besitzt in anderer Hinsicht noch das Interesse der ersten bezw. zweiten Stufe diesen überwiegenden Einflufs.

Auch räumlich vollzieht sich der Fortschritt von der einen zu der anderen Entwickelungsstufe nicht überall gleichzeitig.

Vielmehr erlangt vielfach in einem engeren räumlichen internationalen Bereich das Interesse der zweiten, bezw. dritten Stufe vorwiegende Bedeutung, während in weiterem räumlichen internationalen Bereich, oder auch in einem anderen räumlichen internationalen Bereich noch das Interesse der ersten bezw. zweiten Stufe überwiegenden Einflufs hat.

Insoweit in zusammengesetzten Staatsgebilden nicht die Reichsgewalt oder nicht blofs die Reichsgewalt, sondern auch

die Einzelstaatsgewalten die öffentlichen Interessen im Hinblick auf das Eisenbahnwesen wahrzunehmen und zu vertreten haben, hat die über das Gebiet eines einzelnen Einzelstaates hinausführende Entwickelung des Eisenbahnwesens und Eisenbahnverkehrs auch dort in gewissem Grade einen internationalen Charakter. Deshalb gehört die Betrachtung dieser Verhältnisse in zusammengesetzten Staatsgebilden insoweit auch in eine internationalrechtliche Untersuchung.[1]

Innerhalb der zusammengesetzten Staatsgebilde aber schreitet diese gewissermafsen internationale Entwickelung rascher voran und macht sich in umfassenderer Weise bemerkbar. Dies gilt insbesondere hinsichtlich des Fortschrittes von der zweiten zu der dritten Entwickelungsstufe, weil zwischen den Einzelstaaten zusammengesetzter Staatsgebilde überhaupt eine gröfsere Gemeinsamkeit der öffentlichen Interessen besteht und diese Gemeinsamkeit der öffentlichen Interessen überdies zum Teil durch die Reichsgewalt einheitlich vertreten und gefördert wird.

Dem Vorstehenden entsprechend wird die internationale Entwickelung in Beziehung auf Eisenbahnwesen und Eisenbahnverkehr auf der ersten Stufe vorwiegend selbständig von den Eisenbahnen, internationalen Vereinen und Verbänden derselben hervorgerufen, zum Ausdruck und zur Anerkennung gebracht.

Auf den späteren Entwickelungsstufen aber geschieht dies insbesondere durch die Staaten und namentlich auf der dritten Stufe durch internationale Verträge, Vereinigungen u. s. w. der Staaten, während die Eisenbahnen zwar auch noch ferner an der internationalen Entwickelung mitschaffen, aber zum grofsen Teil nicht mehr selbständig, sondern in Abhängigkeit von den internationalen öffentlichen von den Staaten ausgehenden Satzungen. Freilich kreuzen sich, wie

[1] Andererseits gehört die Betrachtung, wenn der Ausgangspunkt von der Wahrnehmung und Vertretung der gemeinsamen öffentlichen Interessen durch die Reichsgewalt genommen wird, in staatsrechtliche Untersuchungen. Hier handelt es sich eben um Verhältnisse, denen man durch einseitig schematische Einzwängung nur unter staatsrechtliche oder nur unter internationalrechtliche Begriffe nicht gerecht werden kann.

die verschiedenen Entwickelungsstufen, so vielfach die von den verschiedenartigen Faktoren ausgehenden internationalen Bildungen. Die Entwickelung erfolgt auf keiner Stufe ausschliefslich nur durch eine Art der vorerwähnten Faktoren. —

Die internationale Entwickelung des Eisenbahnwesens und Eisenbahnverkehrs erfolgt im Hinblick auf die dreierlei Arten von Interessen durch zweierlei Arten selbständiger Organisationen.

Die Organisation der Eisenbahnunternehmung ist zunächst um des eigenen Interesses der letzteren willen ins Leben gerufen.

Die Staatsorganisation ist zunächst im Hinblick auf die öffentlichen Interessen der Staatsbevölkerung geschaffen, bezw. zu deren Wahrnehmung bestimmt und vertritt insofern das einseitige öffentliche Interesse am internationalen Verkehr.

Die dritte Art von Interesse, welche die internationale Entwickelung des Eisenbahnwesens und Eisenbahnverkehrs bedingt, das internationale öffentliche Interesse am internationalen Verkehr hat keine selbständige einheitliche im Hinblick auf jenes und für jenes geschaffene Organisation. Die Wahrnehmung des internationalen öffentlichen Interesses am internationalen Verkehr wird bewerkstelligt, indem eine hierauf gerichtete internationale öffentliche Rechtspflicht jenen beiden Arten von Organisationen, den Eisenbahnorganisationen und den Staatsorganisationen, erwächst, welche gleichzeitig nach dem Obigen Träger je eines besonderen Interesses sind.

Die rechtliche Möglichkeit, Wirklichkeit und der Anlafs, dafs dieselben Persönlichkeiten, dieselben Organisationen in solcher Weise für eine zwiefache Art von Interessen, die unter sich im Konflikt stehen können, und zwar für das internationale öffentliche Interesse einmal in Verbindung mit dem eigenen Interesse, das andere Mal in Verbindung mit einem engeren einseitigen öffentlichen Interesse, einzutreten haben, bedarf eingehenderer Darlegung.

IV. Die Rechtspflichten zur Wahrnehmung gewisser Interessen

und die rechtlichen Verhältnisse im Falle verschiedener Rechtspflichten derselben (Personen oder Organisationen) zur Wahrnehmung verschiedener Interessen.

A. Die Rechtspflichten zur Wahrnehmung gewisser Interessen und die rechtlichen Verhältnisse im Falle verschiedener Rechtspflichten eines Einzelnen zur Wahrnehmung verschiedener Interessen.

§ 11.

1. Die Begründung einer Rechtspflicht zur Wahrnehmung der Interessen Anderer.

Eine Rechtspflicht zur Wahrnehmung der Interessen Anderer kann sich materiell gründen: 1. auf obrigkeitlichen Zwang, 2. auf freien erklärten Willen, 3. auf fortgesetzte thatsächliche Wahrnehmung der Interessen eines Anderen, 4. auf andere thatsächliche Verhältnisse, insbesondere auf Innehabung und Verwaltung einer Stellung (in Beziehung auf Personen oder auf Güter und sachliche Kräfte), welche einerseits die fortgesetzte Möglichkeit gewährt und andererseits notwendige Vorbedingung für die Gewährung gewisser Nutzungen oder für die Ausübung gewisser Funktionen von öffentlicher Bedeutung ist. Auch eine Kombination vorstehender Momente in Begründung der Rechtspflicht ist möglich.

Formell gründet sich die Rechtspflicht in den vorunterschiedenen Fällen auf: 1. Gesetz (Verordnung), 2. Versprechen (Vertrag) des Verpflichteten, 3. thatsächliche Übung (Gewohnheit), 4. insbesondere öffentliche Erklärung und Anerkennung seitens des Pflichtigen. Auch hier kann eine Kombination der die Rechtspflicht begründenden Formalakte statthaben.

In vielen Fällen begründet sich eine Rechtspflicht daher materiell und formell ausschliefslich oder mit auf Willensäufserung und Willensakte des Pflichtigen.[1]

§ 12.

2. Die Subjekte der Interessen, zu deren Wahrnehmung ein Anderer rechtlich verpflichtet ist.

Die Subjekte der Interessen, zu deren Wahrnehmung ein Anderer rechtlich verpflichtet ist, können bestimmte andere Individuen, oder eine unbestimmte offene Vielheit sein. Letzteren Falles handelt es sich um öffentliche Interessen.

Gründet sich die Rechtspflicht darauf, dafs der Pflichtige eine Stellung (in Beziehung auf Personen, Güter, sachliche Kräfte) innehat und verwaltet, welche einerseits die fortgesetzte Möglichkeit gewährt und andererseits notwendige Vorbedingung für die Gewährung gewisser Nutzungen oder für die Ausübung gewisser Funktionen von öffentlicher Bedeutung ist, knüpfen sich, kurz gesagt, die Rechtspflichten an die öffentliche Stellung des Pflichtigen an, so bildet den Inhalt der Rechtspflicht stets die Wahrnehmung von Interessen einer unbestimmten offenen Vielheit, die Wahrnehmung öffentlicher Interessen.

§ 13.

3. Anlafs der Wahrnehmung verschiedener Interessen durch denselben.

Der Gegenstand (Sache, sachliche Kraft, Leistung, Thätigkeit) der Rechtspflicht kann gleichzeitig Gegenstand eines eigenen Interesses oder noch einer anderen Rechtspflicht des Pflichtigen sein.

Gründet sich die Rechtspflicht darauf, dafs der Pflichtige eine Stellung (in Beziehung auf Personen, Güter, sachliche Kräfte) innehat und verwaltet, welche einerseits die fortgesetzte Möglichkeit gewährt und andererseits notwendige

[1] Die Rechtspflicht erscheint sowohl in diesen Fällen als auch, wenn sie auf obrigkeitlichen Zwang zurückzuführen ist, vielfach nur als der rechtliche Ausdruck der Entwickelung und Gestaltung wirtschaftlicher Verhältnisse.

Vorbedingung für Gewährung gewisser Nutzungen oder für die Ausübung gewisser Funktionen von öffentlicher Bedeutung ist, knüpft sich, kurz gesagt, die Rechtspflicht an diese (öffentliche) Stellung des Pflichtigen an, so ist der Gegenstand der Rechtspflicht stets auch Gegenstand eines eigenen Interesses des Pflichtigen. Hat der Pflichtige jene Stellung aber nicht blofs um seinetwillen, sondern als Repräsentant um eines Anderen willen inne, so ist der Gegenstand der Rechtspflicht stets auch Gegenstand noch einer anderen Rechtspflicht des Pflichtigen.

§ 14.

4. Wirkliche Wahrnehmung verschiedener Interessen durch denselben kraft Rechtspflicht. Beispiele.

Im Civilrecht kommen Fälle der Verwaltung eines Miteigentümers, Gesellschafters u. s. w. in seinem eigenen Interesse und im Interesse der anderen Miteigentümer, Gesellschafter; Handeln einer Person für sich selbst und als Vertreter (gesetzlicher Vertreter, Bevollmächtigter, freiwilliger Geschäftsführer) eines Anderen; Kontrahieren einer Person für sich selbst und als Vertreter eines Anderen mit einem Dritten; Kontrahieren einer Person mit sich selbst als Vertreter eines Anderen; Innehaben, Verwalten, Handeln einer Person als Vertreter verschiedener anderer Personen; Kontrahieren einer Person als Vertreter verschiedener anderer Personen mit einem Dritten; Kontrahieren einer Person in sich selbst als Vertreter verschiedener (kontrahierender) Personen u. s. w. vor.

Im Gebiete des Gesellschaftsrechts können Vorstände, Beamte, Aktionäre, Genossenschafter, Gewerke u. s. w. kraft Gesellschaftsrechts in die Lage kommen, in Gesellschaftsangelegenheiten wirken zu müssen, welche gleichzeitig ihre eigenen Interessen berühren.[1]

---

[1] Natürlich ist es möglich und kommt öfters vor, dafs durch autoritative Normen das Wirken in Gesellschaftsangelegenheiten untersagt wird, soweit diese Angelegenheiten gleichzeitig eigene Interessen berühren.

Im Gebiete des öffentlichen Rechts kann der Beamte, der Inhaber der obrigkeitlichen Gewalt, das Staatsoberhaupt, der Volksvertreter, in die Lage kommen, dienstlich, amtlich, kraft öffentlichen Rechts in Angelegenheiten wirken zu müssen, welche gleichzeitig seine eigenen Interessen angehen.

Es kann der Inhaber verschiedener öffentlicher Ämter, das Oberhaupt verschiedener (durch Personal- oder Realunion verbundener) Staaten in Angelegenheiten wirken müssen, welche gleichzeitig die verschiedenen von ihnen vertretenen öffentlichen Interessenkreise berühren. Der Volksvertreter kann in Erfüllung seiner Rechtspflicht als Vertreter des Gesamtvolkes in Angelegenheiten zu wirken berufen sein, welche gleichzeitig den Gegenstand besonderer Interessen seiner Wählerschaft, seines Wahlkreises bilden.

In zusammengesetzten Staaten kann der gleichzeitige Inhaber von Reichs- und Einzelstaatsämtern, derjenige, welcher gleichzeitig Oberhaupt des Reichs- und eines Einzelstaates ist, in Angelegenheiten wirken müssen, in Beziehung auf welche gesonderte Interessen des Reiches einerseits und des Einzelstaates andererseits bestehen.

In zusammengesetzten Staaten können die Regierungen der Einzelstaaten, die Volksvertretungen der Einzelstaaten, können die Einzelstaaten selbst in Angelegenheiten wirken müssen, hinsichtlich derer gesonderte Interessen des Reiches einerseits, der Einzelstaaten andererseits bestehen.

§ 15.

5. Die Rechtspflicht und der Interessenkonflikt.

In allen obenerwähnten Fällen liegt einem und demselben die Rechtspflicht zur Wahrnehmung gewisser Interessen in Beziehung auf Angelegenheiten ob, im Hinblick auf welche er auch eigene Interessen oder noch eine andere Rechtspflicht hat. In allen diesen Fällen können sich Interessenkonflikte ergeben.

Diese darf der Pflichtige wegen seiner Rechtspflicht nicht in der Weise lösen, dafs er einseitig sein eigenes Interesse oder das ihm näherstehende Interesse wahrnimmt. Eine

solche Handlungsweise des Rechtspflichtigen wäre eine Verletzung seiner Rechtspflicht, wäre rechtswidrig.

In manchen der obigen Fälle können Normen, welche für den Rechtspflichtigen autoritativ sind, demselben eine bestimmte Richtschnur für die Lösung des Interessenkonfliktes und bezw. für die Lösung des Konfliktes der verschiedenen Rechtspflichten ausdrücklich geben. In vielen Fällen aber fehlt eine solche autoritative Norm. In Beziehung auf einen grofsen Teil jener Fälle ist eine solche autoritative Norm für die konkrete Lösung des Konfliktes nach der Natur der in Betracht kommenden Verhältnisse unmöglich. Dennoch würde in diesen Fällen der Rechtspflichtige wegen der ihm obliegenden Rechtspflicht oder Rechtspflichten sich einer Rechtswidrigkeit, einer Verletzung jener rechtlichen Pflichten schuldig machen, wenn er den Konflikt der Interessen und der Rechtspflichten lediglich in der Weise löste, dafs er sein eigenes Interesse oder das ihm näher stehende Interesse wahrnähme.

Vielmehr mufs der Pflichtige, wenn es sich um den Konflikt verschiedener Rechtspflichten handelt, die Stärke derselben im Verhältnis zu einander abmessen. Dieselbe hängt wesentlich von der objektiven Bedeutung der Interessen mit ab, auf deren Wahrnehmung sich jene Rechtspflichten beziehen. Bei dem Konflikt zwischen Rechtspflichten und eigenem Interesse oder bei dem Konflikt zwischen Rechtspflichten in Beziehung auf Interessen, welche dem Pflichtigen ferner und näher stehen, bildet die objektive Bedeutung der verschiedenen Interessen ein wesentliches Moment der Abmessung.

Handelt es sich um den Konflikt objektiv koordinierter Rechtspflichten, koordinierter Interessen, so hat der Pflichtige einen billigen, unparteiischen Ausgleich vorzunehmen und die verschiedenen Rechtspflichten, die verschiedenen Interessen verhältnismäfsig zu berücksichtigen.

Handelt es sich um den Konflikt von Rechtspflichten und Interessen von graduell verschiedener Bedeutung, so hat der Pflichtige der bedeutsameren Rechtspflicht, dem bedeutsameren Interesse einen entsprechend überwiegenden Einflufs auf die Gestaltung seiner Handlungsweise zu lassen.

Handelt es sich um den Konflikt von Rechtspflichten oder Interessen, von welchen die oder das eine schlechthin höherer Ordnung ist, als die oder das andere, so hat der Pflichtige seine Handlungsweise ausschliefslich der ersteren Rechtspflicht, dem ersteren Interesse entsprechend zu regeln.

Das Rang- oder Wertverhältnis der auf der einen und auf der anderen Seite in Frage stehenden Rechtspflichten und Interessen läfst sich nicht immer generell, sondern vielfach nur konkret bestimmen. Die Wichtigkeit der auf der einen und auf der anderen Seite in Betracht kommenden Lebensverhältnisse, die Intensität und die Extensität der Bedürfnisse, die Ausdehnung des auf der einen und auf der anderen Seite interessierten Personenkreises bilden erhebliche Momente für die Bestimmung jenes Rang- oder Wertverhältnisses. Letzterer Gesichtspunkt kommt namentlich in Erwägung bei Konflikten zwischen eigenen individuellen und öffentlichen Interessen, bei Konflikten zwischen öffentlichen Interessen engerer und weiterer Menschengruppen.

§ 16.

B. Wahrnehmung verschiedener Interessen durch eine physische Person oder durch eine Organisation.

Die Wahrnehmung verschiedener Interessen kann nicht blofs durch eine und dieselbe physische Person, sondern auch durch eine und dieselbe Organisation erfolgen. In letzterem Falle kann die Rechtspflicht zur Wahrnehmung gewisser unter jenen verschiedenen Interessen der Organisation nicht blofs als solcher, sondern auch in Vertretung, in Repräsentation der Menschengruppe obliegen, um derenwillen die Organisation geschaffen ist. Mit anderen Worten: Die Rechtspflicht kann dieser Menschengruppe selbst obliegen, diese aber dabei notwendig durch jene Organisation vertreten werden. Aufser den Interessen, deren Wahrnehmung den Inhalt der vorerwähnten Rechtspflicht bildet, kann die Organisation sodann noch weitere Interessen hinsichtlich derselben Angelegenheit wahrzunehmen haben, welche eigene Interessen der Menschengruppe sind, für welche die Organi-

sation geschaffen ist. Die Wahrnehmung dieser Interessen bildet für die Organisation den Inhalt einer zweiten Rechtspflicht. Ist die Menschengruppe, um deren eigenes Interesse es sich bei der zweiten Rechtspflicht der Organisation handelt, eine unbestimmte offene Vielheit, so sind die eigenen Interessen dieser Menschengruppe für die Organisation, welcher die Wahrnehmung dieser Interessen als eine zweite Rechtspflicht obliegt, öffentliche Interessen.[1]

---

[1] Das Allgemeine Preufsische Landrecht, Teil II, Titel 13, handelt von den Rechten und Pflichten des Staatsoberhauptes. Es erklärt sich aus der zur Zeit des Erlasses des preufsischen Landrechts absolutistischen Staatsform Preufsens, dafs nach § 1 jenes Titels alle Rechte und Pflichten des Staates (genauer: der Staatsorganisation) gegen seine Bürger und Schutzverwandten sich in dem Oberhaupt desselben vereinigen. Was dort von dem Oberhaupt im Staate gesagt ist, hat daher — wenn man von der besonderen Staatsform absieht — vom Staate selbst zu gelten. Die §§ 2 und 3 des Titels zählen die vorzüglichsten Pflichten des (Oberhauptes des) Staates gegen die Einwohner auf und § 4 fährt dann fort:

„Dem (Oberhaupt im) Staate gebühren daher alle Vorzüge und Rechte, welche zur Erreichung dieser Endzwecke erforderlich sind“.

Die Rechte stehen dem Staate also nur wegen der Pflichten desselben und, soweit es zur Erfüllung der Pflichten des Staates erforderlich ist, zu.

Unter diesen Rechten werden nun in § 6 speciell erwähnt:

„das Recht, Gesetze und allgemeine Polizeiverordnungen zu geben, dieselben wieder aufzuheben und Erklärungen darüber mit gesetzlicher Kraft zu erteilen“.

§ 10 der Einleitung zum preufsischen Landrecht, ebenso Artikel 106 der preufsischen Verfassung vom 31. Januar 1850 erklären für den preufsischen Staat und Artikel 2 der deutschen Reichsverfassung für das Deutsche Reich ganz allgemein, dafs Gesetze verbindliche Kraft erhalten, wenn sie in gehöriger Form bekannt gemacht sind. Der Wortlaut dieser letzteren Bestimmungen läfst also die Auslegung zu, und das oben über die Pflichten des Staates Ausgeführte erheischt die Auslegung, dafs den Gesetzen damit nicht nur für die Unterthanen des Staates, sondern für den Staat selbst verbindliche Kraft während ihres Bestehens zugesprochen wird. Nur weil der Staat in der Lage ist, unter Wahrung der entsprechenden Formen selbständig und allein die Staatsgesetze auch wieder aufzuheben, wird die letztere Seite der verbindlichen Kraft der Gesetze weniger beachtet. Dieselbe mufs aber sofort in den Vordergrund treten, wenn es sich um Rechtsnormen handelt, welche der Staat, nachdem er sie einmal eingeführt hat, nicht mehr selbständig und allein abzuändern oder aufzuheben vermag.

Ebenso können die Interessen, deren Wahrnehmung den Inhalt der ersteren Rechtspflicht der Organisation bildet, öffentliche Interessen einer anderen offenen Vielheit von Menschen sein. Es kann also derselben Organisation im Hinblick auf eine Angelegenheit die öffentliche Rechtspflicht obliegen, öffentliche Interessen jener Menschengruppe, für welche die Organisation geschaffen ist, und ferner öffentliche Interessen einer anderen Menschengruppe wahrzunehmen. Dabei ist möglich, dafs die erstere Menschengruppe ganz oder teilweise in der zweiten Menschengruppe einbegriffen ist, und insoweit auch die öffentlichen Interessen der letzteren Menschengruppe gleichzeitig öffentliche Interessen der ersteren Menschengruppe bilden. Es können aber die beiden öffentlichen Menschengruppen auch vollkommen verschieden voneinander sein. Endlich kann die Organisation auch um einer geschlossenen individuellen Menschengruppe willen geschaffen und verpflichtet sein, deren eigene individuelle Interessen wahrzunehmen, gleichzeitig aber die fernere Rechtspflicht haben, in derselben Angelegenheit die öffentlichen Interessen einer offenen Menschengruppe wahrzunehmen.

Mit diesen verschiedenen Interessen, in Hinsicht auf welche verschiedene Rechtspflichten der Organisation bestehen, kann sich ferner ein eigenes Interesse des leitenden Organes der Organisation verknüpfen, im Hinblick auf dessen Wahrnehmung hinwiederum noch weitere Rechtspflichten der anderen Organe der Organisation bestehen können.

Die Menschengruppe, für welche die Organisation geschaffen ist, ist eine selbständig organisierte Menschengruppe. Die andere Menschengruppe, deren (öffentliche) Interessen die Organisation wahrzunehmen verpflichtet ist, ist eine nicht selbständig organisierte Menschengruppe.

Und selbst wenn der Staat allein über die Aufhebung der Gesetze zu befinden hat, kommt nach obigem in Betracht, dafs er die Gesetze nicht nach willkürlichem Ermessen, sondern nur nach pflichtgemäfsem die Endzwecke und -aufgaben des Staates berücksichtigendem Ermessen aufheben darf.

§ 17.

C. Die Stellung und die Rechtspflichten der einzelnen Organe der Organisation in Beziehung auf die Wahrnehmung der Interessen, zu deren Wahrnehmung die Organisation als solche rechtlich verpflichtet ist.

Es kann sein, dafs gegenüber der selbständig organisierten Menschengruppe nur das leitende Organ der Organisation, gegenüber der nicht selbständig organisierten Menschengruppe nur die Organisation als Ganzes, vertreten durch das leitende Organ, rechtlich verpflichtet ist, die Interessen derselben wahrzunehmen. Alsdann werden die untergeordneten Organe nur durch den Befehl des leitenden Organes zu Akten der Interessenwahrnehmung verpflichtet und hören infolge entgegengesetzten Befehles des leitenden Organes auf, verpflichtet zu sein. Dies gilt, gleichgültig, ob das leitende Organ gegenüber der selbständig organisierten Menschengruppe und die Organisation als Ganzes gegenüber der nicht selbständig organisierten Menschengruppe die Rechtspflicht hat, die Interessenwahrnehmung durch Erlafs und durch Aufrechthaltung solcher Befehle an die untergeordneten Organe zu bewirken oder nicht.

Es kann aber auch sein, dafs gegenüber der selbständig organisierten Menschengruppe oder gegenüber der nicht selbständig organisierten Menschengruppe auch die unteren Organe der Organisation unmittelbar und selbständig verpflichtet sind, die Interessen jener wahrzunehmen. Auch in diesem Falle kommt für die Begründung, die Änderung und die Aufhebung der selbständigen Rechtspflicht der untergeordneten Organe der Organisation, wenn überhaupt,[1] der Wille des leitenden Organes, bezw. der Organisation als Ganzes, und nicht der Wille der untergeordneten Organe in Betracht.

---

[1] „Wenn überhaupt". Der Wille der Organisation kommt nicht in Betracht, wenn durch eine derselben übergeordnete Obrigkeit die Rechtspflicht untergeordneter Organe der Organisation begründet ist.

Aber in diesem Falle vermag das leitende Organ der Organisation nur insoweit, als es die Rechtspflicht gegenüber der selbständig organisierten oder gegenüber der nicht selbständig organisierten Menschengruppe selbständig[2] zu bestimmen, zu ändern oder aufzuheben vermag und nur unter Beobachtung der zu vorerwähntem Zweck erforderlichen Formalakte die selbständige Rechtspflicht der untergeordneten Organe der Organisation zu ändern oder aufzuheben.

Insoweit das leitende Organ der Organisation oder die Organisation als Ganzes selbständig und allein die Rechtspflicht gegenüber der selbständig organisierten oder gegenüber der nicht selbständig organisierten Menschengruppe zu bestimmen, zu ändern und aufzuheben vermag, kann die selbständige Rechtspflicht der untergeordneten Organe der Organisation gegenüber jenen Menschengruppen im Verhältnis zu dem leitenden Organe der Organisation und zu der Organisation als Ganzem immer nur eine relativ selbständige sein. Nämlich insofern, als die leitende Gewalt in der Organisation in gesetzgebende, Regierungs-, richterliche Gewalt geteilt ist, und die Rechtspflicht der untergeordneten Organe nur durch die gesetzgebende, nicht aber durch die Regierungs- oder richterliche Gewalt zu bestimmen, zu ändern, aufzuheben ist.

Es kann aber auch sein, daſs das leitende Organ der Organisation, oder daſs die Organisation als Ganzes zwar selbständig, aber nicht allein, sondern nur unter Mitwirkung Anderer die Rechtspflicht zu bestimmen, zu ändern und aufzuheben vermag. Alsdann ist eine einmal begründete selbständige Rechtspflicht der untergeordneten Organe der Organisation gegenüber den in Frage kommenden Menschengruppen im Verhältnis zu dem leitenden Organe der Organisation und zu der Organisation als Ganzem absolut selbständig.

---

[2] Das leitende Organ der Organisation vermag also die selbständige Rechtspflicht der untergeordneten Organe der Organisation nicht zu ändern oder aufzuheben, wenn die selbständige Rechtspflicht dieser untergeordneten Organe unabhängig von dem Willen des leitenden Organes der Organisation ausschlieſslich auf dem Willen einer dieser Organisation und dem leitenden Organe derselben übergeordneten Autorität beruht.

Denn auch die gesetzgebende Gewalt in dieser Organisation und auch die Organisation als Ganzes vermag für sich allein diese Rechtspflicht nicht mehr zu ändern oder aufzuheben, sondern sie vermag dies nur unter Mitwirkung Anderer. Die untergeordneten Organe der Organisation müssen daher ihrer Rechtspflicht gegenüber jener Menschengruppe nachkommen, auch wenn das leitende Organ der Organisation, oder wenn die Organisation als Ganzes sie jener Rechtspflicht entheben, oder ihnen die Beachtung dieser Rechtspflicht direkt untersagen würde. Denn solche einseitige Enthebung oder Untersagung durch das leitende Organ der Organisation, oder durch die Organisation für sich allein wäre rechtswidrig und rechtsungültig.

§ 18.

D. Die Begründung, Änderung, Aufhebung selbständiger Rechtspflichten einer Organisation oder einzelner Organe derselben zur Wahrnehmung von Interessen Anderer.

Die Begründung, Änderung, Aufhebung selbständiger Rechtspflichten einzelner untergeordneter Organe einer Organisation zur Wahrnehmung von Interessen Anderer kann nicht durch den Willen dieser Organe, wohl aber unter Umständen durch den Willen der Organisation, bezw. des leitenden Organes der Organisation erfolgen.

Die Begründung, Änderung, Aufhebung selbständiger Rechtspflichten einer Organisation oder einzelner Organe einer Organisation kann erfolgen:

1. unabhängig von dem Willen dieser Organisation (durch obrigkeitliche Anordnung, infolge thatsächlicher Vorgänge und Verhältnisse). Erfolgt die Begründung, Änderung, Aufhebung der selbständigen Rechtspflicht durch Anordnung einer der Organisation übergeordneten Obrigkeit, so ist ein Befehl derselben erforderlich. Die Obrigkeit ist aber in der Lage — wenn es sich um eine selbständige Rechtspflicht einzelner Organe der Organisation handelt —, diesen Befehl

nicht durch Vermittelung der Organisation, sondern unmittelbar an jene einzelne Organe der Organisation zu richten;

2. selbständig und allein durch den Willen dieser Organisation. Handelt es sich um die Begründung, Änderung, Aufhebung einer selbständigen Rechtspflicht einzelner Organe der Organisation, so ist ein Befehl der Organisation an jene Organe erforderlich. Die Selbständigkeit der Rechtspflicht der Organe ist in diesem Falle — wie oben ausgeführt — nur eine relative im Hinblick auf die Teilung der höchsten Gewalten in der Organisation. Die Selbständigkeit besteht also nur gegenüber den höchsten Regierungsorganen und deren Befehlen, nicht aber gegenüber der Organisation im ganzen und dem Gesetzesbefehle derselben;

3. selbständig durch den Willen dieser Organisation, aber nicht durch ihren Willen allein, sondern nur unter Mitwirkung Anderer. Handelt es sich um die Begründung, Änderung, Aufhebung einer selbständigen Rechtspflicht einzelner Organe dieser Organisation, so ist auch in diesem Falle ein Befehl der Organisation, bezw. des leitenden Organes der Organisation an jene Organe erforderlich. Erst durch Erlafs dieses Befehles wird eine selbständige Rechtspflicht jener einzelnen Organe begründet. Auch zur Änderung oder Aufhebung der selbständigen Rechtspflicht jener Organe ist ein Befehl der Organisation, bezw. des leitenden Organes derselben an jene erforderlich. Allein die Selbständigkeit der einmal begründeten Rechtspflicht jener Organe bewährt sich darin, dafs der Befehl der Organisation, auch wenn er von dem leitenden Organe ausgeht und wenn er ein Gesetzesbefehl ist, nicht schlechthin jene Rechtspflicht derselben zu ändern oder aufzuheben vermag. Der Befehl der Organisation vermag vielmehr jene selbständige Rechtspflicht der Organe nur dann zu ändern oder aufzuheben, wenn der Befehl in Vollziehung einer veränderten Rechtsregelung erlassen ist, welche von der Organisation unter der erforderlichen Mitwirkung der oben erwähnten Anderen hergestellt ist. Umgekehrt vermag die veränderte Rechtsregelung, welche von der Organisation unter der erforderlichen Mitwirkung der oben erwähnten Anderen hergestellt ist, die selbständige

Rechtspflicht der einzelnen Organe der Organisation nicht zu ändern oder aufzuheben, solange nicht der entsprechende Befehl seitens der Organisation an diese Organe ergangen ist.

§ 19.

E. Die Begründung, Änderung, Aufhebung selbständiger Rechtspflichten der einer Organisation untergeordneten selbständigen Personen und Organisationen zur Wahrnehmung von Interessen Anderer.

Die Angelegenheiten, hinsichtlich derer Interessen Anderer wahrzunehmen sind, können zu denjenigen gehören, in Beziehung auf welche die einer Organisation untergeordneten Personen und Organisationen a. vollkommen selbständig, oder b. zwar selbständig, aber an die Mitwirkung der übergeordneten Organisation gebunden, oder c. vollkommen unselbständig sind und lediglich nach Mafsgabe der Verfügung der übergeordneten Organisation zu handeln haben, oder d. zwar selbständig, aber einem konkurrierenden Recht der übergeordneten Organisation dergestalt unterworfen sind, dafs, wenn die übergeordnete Organisation von ihrem Verfügungsrechte thatsächlich Gebrauch macht, die selbständige Bestimmung der untergeordneten Person oder Organisation insoweit cessiert.

Dabei kann im Laufe der Zeit der Bereich, in welchem die untergeordneten Personen oder Organisationen im Verhältnis zu der übergeordneten Organisation selbständig und bezw. unselbständig sind, eine Veränderung erfahren. Ist die übergeordnete Organisation gleichzeitig die höchste selbständige Gewalt, so ist die jeweilige Abgrenzung des Bereichs der Selbständigkeit und der Unselbständigkeit der ihr untergeordneten Personen und Organisationen in weitgehendem Mafse von dem einseitigen pflichtmäfsigen Ermessen der übergeordneten Organisation abhängig.

Je nachdem die untergeordneten Personen und Organisationen hinsichtlich der Angelegenheit, in Beziehung auf welche Interessen Anderer wahrzunehmen sind, selbständig,

beschränkt selbständig, unselbständig sind, oder einer konkurrierenden Verfügung der übergeordneten Organisation unterliegen, erfolgt[1] die Begründung, Änderung, Aufhebung selbständiger Rechtspflichten der untergeordneten Personen und Organisationen zur Wahrnehmung der Interessen Anderer durch die untergeordneten Personen und Organisationen allein oder durch sie unter Mitwirkung der übergeordneten Organisation oder durch die übergeordnete Organisation.

Erfolgt die Begründung u. s. w. jener Rechtspflichten durch die übergeordnete Organisation, so bedarf es zu der Begründung auch eines Befehles derselben an die untergeordneten Personen oder Organisationen.

Je nachdem in diesem Falle die übergeordnete Organisation allein, oder unter Mitwirkung Anderer (ihr Koordinierter) die selbständigen Rechtspflichten der ihr untergeordneten Personen und Organisationen bestimmt, sind die selbständigen Rechtspflichten der letzteren im Verhältnis zu ihr relativ oder absolut selbständig und im Verhältnis zu denen, deren Interessen kraft jener selbständigen Rechtspflichten wahrzunehmen sind, — wenn der konkrete Pflichtinhalt für deren eigene Handlungen richtunggebend und denselben bekannt gemacht ist, — formell oder formell und materiell bindend.

Als übergeordnete Organisation kommt insbesondere der Staat in Betracht, welchem untergeordnet sind physische Personen (Staatsbürger, Einwohner) und Organisationen. Zu den dem Staat untergeordneten Organisationen gehören u. a. auch die Eisenbahnunternehmungen.

---

[1] Vorausgesetzt, dafs überhaupt für die Begründung, Änderung, Aufhebung der selbständigen Rechtspflichten der Wille entweder dieser übergeordneten Organisation oder der untergeordneten Personen und Organisationen und nicht vielmehr der Wille einer noch höheren Organisation oder thatsächliche Verhältnisse und Vorgänge mafsgebend sind.

§ 20.

F. Die Bindung einer rechtspflichtigen Organisation und bezw. einzelner selbständig rechtspflichtiger Organe oder Unterthanen einer Organisation an einen konkreten Pflichtinhalt.

1. Im allgemeinen.

Besteht eine Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen Anderer, so kann dem Ermessen des Rechtspflichtigen überlassen sein, was er behufs Wahrnehmung jener Interessen zu thun hat. Die Rechtspflicht kann einen nach dem Ermessen des Rechtspflichtigen auszufüllenden Blankettinhalt haben. Das Ermessen des Rechtspflichtigen ist aber dennoch kein freies, sondern ein durch die Rechtspflicht gebundenes. Es mufs pflichtgemäfs sein.

In gewissen Verhältnissen kann es genügen, dafs der Rechtspflichtige das pflichtgemäfse Ermessen lediglich in Beziehung auf die unmittelbare Gegenwart, auf die unmittelbar von ihm vorzunehmenden einzelnen konkreten Handlungen walten lasse. Andere Verhältnisse sind derartig, dafs der Rechtspflichtige sich pflichtgemäfs einen Plan macht, nach welchem er in Zukunft in Wahrnehmung seiner Rechtspflicht handeln wird.

Der Rechtspflichtige kann diesen Plan denjenigen bekanntmachen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist. Handelt es sich um die Rechtspflicht zur Wahrnehmung öffentlicher Interessen, so geschieht dies durch öffentliche Bekanntmachung des Planes.[1]

Die Bekanntmachung und eventuell die öffentliche Bekanntmachung des Planes an diejenigen, deren Interessen der Rechtspflichtige wahrzunehmen verpflichtet ist, kann insbesondere erfolgen, wenn es sich um derartige Verhältnisse handelt, dafs nach dem Inhalt des Planes das eigene Verhalten, die eigenen Handlungen jener sich richten.

---

[1] Z. B. Feststellung und Veröffentlichung des Staatshaushaltplanes.

Hat der Rechtspflichtige pflichtgemäfs einen Plan für seine künftigen Handlungen gemacht, so kann er später nach erneuter pflichtgemäfser Prüfung der Verhältnisse pflichtgemäfs von dem Plane abweichen und denselben fallen lassen müssen. Dies gilt im allgemeinen auch dann, wenn der Rechtspflichtige den Plan denjenigen bekannt gemacht hatte, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist. Der Rechtspflichtige ist verpflichtet, die Interessen jener wahrzunehmen. Die Bekanntmachung des Planes ist im allgemeinen nur ein sekundärer Akt der Interessenwahrnehmung.

Ergiebt die später erneute pflichtgemäfse Prüfung die Notwendigkeit, von dem Plane abzuweichen, oder denselben fallen zu lassen, so hat der Rechtspflichtige pflichtgemäfs ohne weiteres nach dem abgeänderten Plane, bezw. unter Fallenlassen des Planes zu handeln. Er hat möglicherweise die sekundäre Pflicht, die Abänderung, das Fallenlassen des früheren Planes auch wieder jenen bekanntzumachen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist. Allein er mufs pflichtgemäfs nach dem abgeänderten Plane, bezw. ohne Rücksicht auf den früheren Plan verfahren, auch ohne dafs, und auch ehe die neue Bekanntmachung an die Interessenten erfolgt ist.

Kurz gesagt: Der Rechtspflichtige mufs seiner **Rechtspflicht** gemäfs handeln. Die im voraus erfolgte frühere **Erklärung**, was seiner Rechtspflicht in Zukunft entsprechen werde, hat nur sekundäre Bedeutung.

2. Formelle Bindung.

Anders ist aber die Sachlage, wenn der bekanntgemachte Plan derartige Verhältnisse betrifft, dafs nach dem Inhalt des Planes das eigene Verhalten, die eigenen Handlungen derjenigen sich richten, deren Interessen der Rechtspflichtige wahrzunehmen verpflichtet ist und um derenwillen er den Plan gemacht hat. Die im voraus erfolgte frühere Erklärung des Rechtspflichtigen, was in Zukunft seiner Rechtspflicht entsprechen werde, hat in diesem Falle nicht mehr blofs eine

sekundäre, abgeleitete, sondern eine selbständige Bedeutung. Mag immer der Rechtspflichtige später auf Grund erneuter pflichtgemäfser Prüfung der Verhältnisse zu der Überzeugung kommen, dafs eine Abänderung oder das Fallenlassen des früheren Planes seiner Rechtspflicht entspreche, so darf er in Beachtung seiner Rechtspflicht dennoch nicht unmittelbar auf Grund dieser neuen Überzeugung handeln. Denn er würde dadurch die Interessen derjenigen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, verletzen, weil er einen Widerstreit zwischen seinen Handlungen und den durch den früher bekannt gemachten Plan bestimmten Handlungen jener erzeugte. Deshalb mufs der Rechtspflichtige, wenn er später auf Grund erneuter pflichtgemäfser Prüfung der Verhältnisse zu der Überzeugung kommt, dafs eine Abänderung oder das Fallenlassen des früheren Planes seiner Rechtspflicht entspricht, in diesem Falle zunächst denjenigen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, die Abänderung oder das Fallenlassen des früheren Planes bekannt machen. Dann erst darf er pflichtgemäfs nach dem abgeänderten Plan, bezw. ohne Rücksicht auf den früheren Plan handeln. Kurz gesagt: Macht der Rechtspflichtige denjenigen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, einen Plan von solchem Inhalt bekannt, dafs auch deren eigenes Verhalten, deren eigene Handlungen sich nach jenem Plane richten, so bindet er sich bis zu anderweiter Bekanntmachung an die Innehaltung dieses Planes; so erkennt er solange seine Pflicht zur Innehaltung des Planes an, selbst wenn nur sein eigenes Ermessen darüber bestimmt, was er zur Wahrnehmung der Interessen jener zu thun hat.

Es kann nach der Beschaffenheit der Verhältnisse zur Rechtspflicht des Rechtspflichtigen gehören, dafs derselbe denen, deren Interessen er wahrzunehmen hat, einen Plan der vorbezeichneten Art bekannt macht.

Die Verhältnisse können ferner erfordern, dafs der Rechtspflichtige in Wahrnehmung der Interessen derjenigen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, einen Plan mache, nach dessen Inhalt er für die Zukunft dritten Personen Pflichten auferlegt. Alsdann ist notwendig, dafs der

Plan diesen Dritten zur Nachachtung bekannt gemacht werde. Handelt es sich um die Auflage von Pflichten an bestimmte Dritte, z. B. an Beamte, an Organe einer Organisation, an einen einzelnen Unterthan (z. B. an eine Eisenbahnorganisation), so kann der Plan diesen Dritten besonders — z. B. durch specielle Dienstanweisung u. s. w. — bekannt gemacht werden. Handelt es sich aber um die Auflage von Pflichten an eine unbestimmte offene Vielheit, z. B. an die Staatsbürger, so mufs der Plan öffentlich bekannt gemacht werden.[2]

Die öffentliche Bekanntmachung macht aber notwendig den Plan nicht blofs denjenigen, im Hinblick auf welche dieselbe erfolgt ist — im vorliegenden Falle also nicht blofs den dritten Pflichtigen —, sondern allgemein bekannt. Die öffentliche Bekanntmachung macht den Plan also insbesondere auch denjenigen bekannt, deren Interessen der Rechtspflichtige wahrzunehmen verpflichtet ist und um derenwillen er den Plan gemacht hat.

Hat nun der Plan einen solchen Inhalt, dafs das eigene Verhalten, die eigenen Handlungen derjenigen, deren Interessen der Rechtspflichtige wahrzunehmen verpflichtet ist, sich nach dem Planerichten, so bindet der Rechtspflichtige, in dem er den Plan im Hinblick auf die darin Dritten für die Zukunft auferlegten Pflichten öffentlich bekannt macht, notwendig auch sich selbst gegenüber denen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, an die Innehaltung des Planes und erkennt seine Pflicht zur Innehaltung des Planes jenen gegenüber an, weil er durch die öffentliche Bekanntmachung den Plan auch zu ihrer Kenntnis bringt. Dieser einmal

[2] Die öffentliche Bekanntmachung der Staatsgesetze wird in der Regel nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet, dafs sie ein Erfordernis bildet, um die Staatsgesetze für die der staatlichen Autorität untergeordneten Dritten, welchen in dem Gesetze Pflichten auferlegt werden, rechtsverbindlich zu machen. Die öffentliche Bekanntmachung ist aber auch ein wesentliches Moment, um die eigenen Pflichten des Staates gegenüber denen, deren Interessen er wahrzunehmen hat, an einen konkreten Pflichtinhalt zu binden und umgekehrt den letzteren ein Recht auf die Wahrung des in dem Gesetze festgestellten konkreten Pflichtinhaltes erstens seitens des Staates und zweitens seitens der oben erwähnten dem Staate untergeordneten Dritten zu geben.

anerkannten Rechtspflicht gemäfs bleibt der Rechtspflichtige denen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, an die Innehaltung des Planes gebunden, solange nicht der Plan abgeändert oder aufgehoben und die Abänderung oder Aufhebung jenen — und zwar eventuell öffentlich — bekannt gemacht ist.

Durch pflichtgemäfse Aufstellung eines Planes für die Zukunft wird der Blankettinhalt der Rechtspflicht desjenigen, welcher zur Wahrnehmung der Interessen anderer verpflichtet ist, in einen konkreten Inhalt umgewandelt. Wird der Inhalt der Rechtspflicht nur durch das eigene pflichtgemäfse Ermessen des Rechtspflichtigen bestimmt, so wird nur eine formelle Bindung desselben dadurch bewirkt, dafs er den für eigene Handlungen jener bedeutungsvollen Plan denjenigen bekannt macht, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist. Diese formelle Bindung besteht darin, dafs der Rechtspflichtige an den konkreten Inhalt seiner Rechtspflicht nach Mafsgabe des aufgestellten und bekannt gemachten Planes zwar gebunden ist, aber nur solange, als er nicht durch eine neue Bekanntmachung an diejenigen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, den Plan abändert oder aufhebt, und damit den konkreten Inhalt seiner Rechtspflicht verändert oder wieder in einen Blankettinhalt verwandelt.

3. Materielle Bindung.

Anders aber, wenn der Inhalt der Rechtspflicht zwar durch das eigene pflichtgemäfse Ermessen des Rechtspflichtigen, aber nicht durch sein Ermessen allein, sondern unter Mitwirkung Anderer bestimmt wird. Nur unter Mitwirkung des Rechtspflichtigen kann in diesem Falle der Blankettinhalt der Rechtspflicht desselben in einen konkreten Inhalt umgewandelt, nur unter seiner Mitwirkung der einmal hergestellte konkrete Inhalt der Rechtspflicht in einen anderen konkreten Inhalt verändert oder in einen Blankettinhalt zurückverwandelt werden. Allein andererseits kann nur unter Mitwirkung der Anderen der Blankettinhalt der Rechtspflicht in einen konkreten Inhalt und der eine konkrete

Inhalt wieder in einen anderen konkreten Inhalt oder einen Blankettinhalt umgewandelt werden.

Solange die erforderliche Mitwirkung der Anderen bei der Bestimmung des Inhaltes der Rechtspflicht nicht eingetreten ist, hat und behält die Rechtspflicht des Rechtspflichtigen gegenüber denen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, einen Blankettinhalt. Hat aber unter Mitwirkung jener Anderen die Rechtspflicht einen konkreten Inhalt erhalten, so ist der Rechtspflichtige im Verhältnis zu jenen Anderen an diesen materiellen Inhalt seiner Rechtspflicht gebunden, solange dieser Inhalt nicht unter Mitwirkung jener verändert wird.

Hat nun der Rechtspflichtige den unter Mitwirkung jener Anderen hergestellten konkreten Inhalt seiner Rechtspflicht denjenigen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, bekannt gemacht, und ist der so bekannt gemachte Inhalt der Rechtspflicht für die eigenen Handlungen der letzteren bedeutungsvoll, so ist der Rechtspflichtige denen gegenüber, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, formell und materiell gebunden. Er ist formell gebunden, weil er erst durch eine neue Bekanntmachung an dieselben seiner Rechtspflicht einen anderen Inhalt oder einen Blankettinhalt geben könnte. Er ist materiell gebunden, weil er für sich allein — ohne Mitwirkung der oben erwähnten Anderen — diesen anderen Inhalt seiner Rechtspflicht oder den Blankettinhalt derselben nicht herstellen kann.

Er kann für sich allein den Inhalt seiner Rechtspflicht rechtlich überhaupt nicht ändern. Er kann für sich allein diese Änderung daher auch nicht dadurch zuwege bringen, dafs er denen, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, erklärt und bekannt macht, er habe den Inhalt seiner Rechtspflicht geändert.

Ungeachtet dieser neuen Bekanntmachung bleibt er denen, deren Interessen er wahrzunehmen hat, nach Mafsgabe des denselben früher bekannt gemachten und noch fortbestehenden konkreten Inhaltes seiner Rechtspflicht gebunden. Mit anderen Worten: Der Rechtspflichtige bleibt an den unter Mitwirkung der Anderen hergestellten und früher von ihm

bekannt gemachten Plan denen gegenüber gebunden, deren Interessen er wahrzunehmen hat.

Hat nun der Plan einen solchen Inhalt, dafs dadurch Dritten, z. B. Beamten, Organen, Staatsbürgern, Pflichten auferlegt worden sind, so bleibt der Rechtspflichtige auf alle Fälle denen gegenüber, deren Interessen er wahrzunehmen verpflichtet ist, gebunden, dafs er für die Beachtung dieser Pflichten durch die betreffenden Dritten — also durch die Beamten, Organe, Staatsbürger u. s. w. — sorgt.

Sind aber diese Dritten — also Beamte, Organe, Staatsbürger u. s. w. — in dem oben erwähnten Sinne unmittelbar und selbständig verpflichtet worden, die Interessen wahrzunehmen, zu deren Wahrnehmung der Rechtspflichtige verpflichtet ist, so sind in dem hier behandelten Falle die Pflichten dieser untergeordneten Dritten absolut selbständig im Verhältnis zu dem Rechtspflichtigen, und letzterer vermag für sich allein diese unmittelbaren und selbständigen Pflichten der Dritten weder abzuändern, noch aufzuheben. Denn nur unter Mitwirkung der oben erwähnten Anderen konnte der Rechtspflichtige den Plan herstellen und nur unter Mitwirkung jener kann er den Plan ändern oder aufheben, durch dessen Inhalt der konkrete Inhalt der selbständigen Pflichten der dem Rechtspflichtigen untergeordneten Dritten bestimmt wird. Nur unter Mitwirkung jener Anderen vermag daher der Rechtspflichtige die selbständigen Pflichten der untergeordneten Dritten zu ändern oder aufzuheben, nachdem dieselben einmal begründet sind. Um dieselben aber formell zu begründen, bedurfte es eines Befehls, welchen der Rechtspflichtige an die Dritten erläfst und durch welchen er für die letzteren den von ihm unter Mitwirkung der Anderen hergestellten Plan in Wirksamkeit setzt. Bezüglich des Befehles ist zu unterscheiden:

a. Der blofse in Gemäfsheit des gemeinsamen Planes ergangene Befehl des Rechtspflichtigen an die Dritten bindet und verpflichtet die Dritten — also die Beamten, Organe, Staatsbürger — im Verhältnis zu dem Rechtspflichtigen.

b. Der Befehl und die Bekanntmachung desselben seitens des Rechtspflichtigen an die Anderen, welche bei Festsetzung

des Inhaltes der Rechtspflichten mitgewirkt haben, bindet und verpflichtet die Dritten im Verhältnis zu jenen Anderen.

c. Der Befehl und die Bekanntmachung desselben seitens des Rechtspflichtigen an diejenigen, deren Interessen der Rechtspflichtige wahrzunehmen hat, und deren Interessen die Dritten fortan selbständig wahrnehmen sollen, bindet und verpflichtet die Dritten im Verhältnis zu jenen, wenn die Rechtspflicht der Dritten solchen Inhalt hat, dafs auch die eigenen Handlungen jener, deren Interessen wahrgenommen werden sollen, sich danach richten.

Erläfst nun der Rechtspflichtige den Befehl an die Dritten mittelst öffentlicher Bekanntmachung, so bringt er den Befehl damit allgemein zur Kenntnis, also auch zur Kenntnis der Anderen und zur Kenntnis derjenigen, deren Interessen wahrzunehmen sind.

Durch die öffentliche Bekanntmachung des Befehls an die Dritten wird also unmittelbar die Rechtspflicht derselben im Verhältnis zu den Anderen und im Verhältnis zu denen, deren Interessen wahrgenommen werden sollen, hergestellt.

§ 21.

G. Die Herstellung und Änderung des konkreten Pflichtinhalts der selbständigen Rechtspflichten einer Organisation, bezw. einzelner Organe oder Unterthanen einer Organisation.

Wie die selbständige Rechtspflicht selbst, so kann der konkrete Pflichtinhalt der Rechtspflicht einer Organisation, bezw. einzelner Organe oder Unterthanen u. s. w. einer Organisation bestimmt werden:

1. unabhängig von dem Willen dieser Organisation (durch obrigkeitliche Anordnung,[1] infolge thatsächlicher Vorgänge und Verhältnisse);

---

[1] Es ist möglich, dafs der konkrete Pflichtinhalt durch obrigkeitliche Anordnung bestimmt, dafs aber die Rechtspflicht durch den Rechtspflichtigen selbst gegenüber denen, deren Interesse er wahrzunehmen verpflichtet ist, begründet wird. Nach der allerdings m. E. mit dem geltenden deutschen

2. selbständig und allein durch den Willen dieser Organisation.[2]

Alsdann vermag die Organisation, wenn sie, bezw. die einzelnen Organe oder Unterthanen derselben auch durch Bekanntmachung an diejenigen, deren Interessen wahrzunehmen sind, formell an einen bestimmten Pflichtinhalt gebunden sind, dennoch materiell jederzeit diesen Pflichtinhalt durch eine anderweite Bekanntmachung wieder zu ändern;

3. selbständig durch den Willen dieser Organisation, aber nicht durch diesen allein, sondern nur „unter Mitwirkung Anderer".

Alsdann tritt mit der Bekanntmachung eine materielle Bindung der Organisation, bezw. einzelner Organe oder Unterthanen derselben an einen konkreten Pflichtinhalt ein, insofern derselbe nur durch Zusammenwirken der Organisation und der Anderen geändert werden kann.

Zwei Fälle sind zu unterscheiden, in welchen die Organisation zwar selbständig, aber nicht allein, sondern nur unter Mitwirkung Anderer den konkreten Pflichtinhalt ihrer Rechtspflicht oder der selbständigen Rechtspflicht einzelner ihrer Organe oder Unterthanen zu bestimmen und zu ändern vermag:

a. unter Mitwirkung eines übergeordneten Anderen. Die Organisation kann bei Bestimmung und Änderung des Inhalts der Rechtspflicht an die Mitwirkung Anderer gebunden sein, weil sie der Autorität dieser Anderen unterstellt ist. Es kann z. B. die Eisenbahnorganisation in dieser Weise an die Mitwirkung der ihr übergeordneten Staats-

---

Reichsrechte nicht in Einklang stehenden Praxis würde z. B. hierher gehören, dafs der deutsche Bundesrat das Betriebsreglement (die Verkehrsordnung) der deutschen Eisenbahnen einseitig mafsgeblich beschliefst und feststellt, dafs aber die deutschen Eisenbahnen selbst alsdann das Betriebsreglement (die Verkehrsordnung) dem Verkehrspublikum gegenüber einführen und in Geltung setzen.

[2] Die selbständige Rechtspflicht und der konkrete Pflichtinhalt der Rechtspflicht von Unterthanen einer Organisation kann aufserdem, soweit diese Unterthanen selbständig sind, durch deren eigenen Willen bestimmt werden.

gewalt gebunden sein. Diese Mitwirkung einer übergeordneten Autorität kann erforderlich sein: α. wenn es sich um eine Rechtspflicht der Organisation oder einzelner Organe oder Unterthanen[3] derselben gegenüber der selbständig organisierten Menschengruppe, für welche die Organisation geschaffen ist, z. B. um eine Rechtspflicht der Eisenbahnorganisation, bezw. gewisser Eisenbahnorgane gegenüber den Aktionären der Eisenbahngesellschaft, β. wenn es sich um eine Rechtspflicht der Organisation oder einzelner Organe oder Unterthanen derselben gegenüber einer nicht selbständig organisierten Menschengruppe handelt; also z. B. um eine Rechtspflicht der Eisenbahnorganisation, bezw. gewisser Eisenbahnorgane gegenüber dem Verkehrspublikum.

b. unter Mitwirkung koordinierter Anderer, insbesondere wenn die Wahrnehmung des wahrzunehmenden Interesses den Leistungsbereich der einzelnen Organisation überschreitet. Die Organisation kann bei Bestimmung und Änderung des Inhaltes der Rechtspflicht an die Mitwirkung koordinierter Anderer gebunden sein, weil die Interessen, deren Wahrnehmung ihr als Rechtspflicht obliegt, derartig sind, dafs die Wahrnehmung derselben die Leistungsfähigkeit und den Leistungsbereich der einzelnen Organisation überschreitet und nur durch ein Zusammenwirken dieser Organisation mit Anderen möglich ist. Die Rechtspflicht zur Wahrnehmung dieser Interessen kann daher nur gewahrt werden, indem die eine Organisation ihre Thätigkeit mit der der anderen verknüpft, sie einerseits von der Thätigkeit der letzteren abhängig macht, sie aber andererseits als Ergänzung der Thätigkeit der letzteren zur Verfügung stellt. Der Inhalt der Rechtspflicht kann daher nur unter Herstellung wechselseitiger Abhängigkeit und Bedingtheit der koordinierten Organisationen hergestellt und bestimmt werden. Die wechselseitige Abhängigkeit und Bedingtheit der Organisationen kann aber rechtlich nur durch Zusammenwirken derselben zuwege gebracht werden. Des-

[3] Dies setzt voraus, dafs die betreffende Organisation Unterthanen hat, was natürlich bei einer Eisenbahnorganisation nicht der Fall ist.

halb kann auch der Inhalt der Rechtspflicht in dem vorliegenden Falle nur gemeinschaftlich durch Zusammenwirken der mehreren Organisationen konkret bestimmt werden. Der in solcher Weise gemeinschaftlich bestimmte konkrete Inhalt der Rechtspflicht kann aber rechtlich auch nur gemeinschaftlich durch Zusammenwirken der Organisationen geändert werden. Daraus folgt mittelbar, dafs ohne vorgängige gemeinschaftliche Änderung, bezw. Beseitigung des konkreten Inhaltes der Rechtspflicht auch die Rechtspflicht selbst nicht mehr einseitig geändert, bezw. aufgehoben werden kann. Ist die Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen, deren Wahrnehmung die Leistungsfähigkeit und den Leistungsbereich der einzelnen Organisation überschreitet, daher einmal für die mehreren in Betracht kommenden Organisationen (und bezw. deren einzelne Organe oder Unterthanen) unter gemeinsamer Feststellung des konkreten Inhaltes der Rechtspflicht begründet worden, so kann diese Rechtspflicht — soweit sich nicht aus jenem konkreten Pflichtinhalt selbst etwas anderes ergiebt[4] — nurmehr geändert und aufgehoben werden, nachdem die beteiligten Organisationen gemeinschaftlich den Pflichtinhalt entsprechend geändert haben.

Die Rechtspflicht zur Wahrnehmung jener über den Leistungsbereich der einzelnen Organisation hinaus ausgedehnten Interessen kann aber insbesondere durch den freien erklärten Willen der mehreren Organisationen begründet werden oder sich als eine Konsequenz insbesondere der öffentlichen Stellung und Funktionen derselben ergeben. Auch letzteren Falles kann die Begründung der Rechtspflicht durch ausdrückliche Erklärung der Organisationen festgestellt und anerkannt werden.

Sind nun die Willenserklärungen der mehreren Organisationen, durch welche die Rechtspflicht begründet, oder die Begründung derselben anerkannt worden ist, mit dem gemeinschaftlich von den Organisationen festgestellten konkreten

---

[4] Z. B. Beschränkung der Geltung des Pflichtinhaltes auf einen bestimmten Zeitraum, Gewährung einseitigen Kündigungs- oder Rücktrittsrechts u. s. w.

Pflichtinhalt seitens der Organisationen denjenigen bekannt gemacht worden, deren Interessen wahrzunehmen die Organisationen verpflichtet sind, und ist dieser konkrete Pflichtinhalt, der festgestellte Plan des zukünftigen Verfahrens der Organisationen, derartig, dafs danach sich die eigenen Handlungen derjenigen richten, deren Interessen wahrzunehmen sind, so sind die Organisationen materiell und formell jenen gegenüber an die Innehaltung dieses Planes gebunden, bis sie auf Grund gemeinschaftlich erfolgter Abänderung oder Aufhebung des Planes diese Abänderung oder Aufhebung durch erneute Erklärungen denen, deren Interessen wahrzunehmen sind, bekannt gemacht haben.

Das, was hier bezüglich der Rechtspflichten der Organisation ausgeführt ist, gilt ebenso — unter den oben dargelegten Voraussetzungen — hinsichtlich der selbständigen Rechtspflichten der jenen untergeordneten Dritten, also der Beamten, Organe, Staatsbürger u. s. w. Es würde rechtsungültig und rechtlich irrelevant sein, wenn eine einzelne der mehreren Organisationen nachträglich einseitig den Befehl an die ihr untergeordneten Dritten zurückzöge, dessen Erlafs eine der Bedingungen war, um die selbständigen Rechtspflichten der letzteren zu begründen.

Die Organisation, welche für eine selbständig organisierte Menschengruppe geschaffen wird, wird so geschaffen, dafs die Wahrnehmung der dabei ins Auge gefafsten Interessen jener Menschengruppe der Leistungsfähigkeit und dem Leistungsbereiche dieser einen Organisation möglich ist. Allerdings können später neue Interessen jener selbständig organisierten Menschengruppe in Betracht kommen, welche jene Organisation nur unter Mitwirkung A n d e r e r wahrzunehmen vermag. Abgesehen von letzterem Falle ergiebt sich die Möglichkeit, dafs die Wahrnehmung von Interessen die Leistungsfähigkeit und den Leistungsbereich der einzelnen Organisation überschreitet und nur durch Zusammenwirken mehrerer Organisationen bewerkstelligt werden kann, insbesondere dann, wenn es sich um die Wahrnehmung von Interessen einer nicht selbständig organisierten Menschengruppe handelt. Dabei ist selbstverständlich nicht ausge-

schlossen, sondern sehr häufig, dafs diese nicht selbständig organisierte Menschengruppe in sich kleinere, selbständig organisierte Menschengruppen befafst.

Ist eine Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen Anderer, deren Wahrnehmung über den Leistungsbereich einer einzelnen Organisation hinausführt, aber durch Zusammenwirken verschiedener Organisationen möglich ist, unter gemeinsamer Herstellung eines auch die Handlungen jener Interessenten bestimmenden Planes und konkreten Pflichtinhaltes durch Erklärung jener mehreren Organisationen für diese selbst und aufserdem selbständig für einzelne Organe oder Unterthanen derselben begründet und den Interessenten bekannt gemacht worden, so sind die rechtsetzenden mehreren Organisationen und selbständig die betreffenden Organe und Unterthanen derselben gegenüber jenen, deren Interessen sie nach Mafsgabe des Inhaltes der Rechtssatzung wahrzunehmen verpflichtet sind, formell und materiell in dem oben erörterten Sinne gebunden. Die betreffenden einzelnen Organe und Unterthanen haben nach Mafsgabe des Inhaltes jener Rechtssatzung zu verfahren, auch wenn die ihnen übergeordnete einzelne Organisation rechtswidrigerweise ihnen eine Abweichung von derselben anbefehlen sollte. Die einzelne Organisation kann rechtlich weder sich selbst noch ihre Organe oder Unterthanen von der einmal begründeten konkreten Rechtspflicht durch einseitige Akte befreien.

In den Fällen der vorbezeichneten Art ist demnach die Bekanntmachung der Rechtssatzung an die Interessenten von eminenter rechtlicher Bedeutung. Eine, gleichviel aus welchem Anlafs, vorgenommene öffentliche Bekanntmachung ist aber stets auch eine Bekanntmachung an die Interessenten.

Es ist sonach von aufserordentlicher rechtlicher Erheblichkeit, wenn in Wahrnehmung der Interessen einer nicht selbständig organisierten Menschengruppe, deren Wahrnehmung über den Leistungsbereich einer einzelnen Organisation hinausführt, die mehreren zusammenwirkenden Organisationen durch die Verhältnisse veranlafst werden, die gemeinschaftlich festgestellten für die eigenen Handlungen der

Interessenten bedeutsamen Rechtssatzungen öffentlich bekannt zu machen. Es kann diese öffentliche Bekanntmachung seitens der einzelnen Organisationen erfolgen, ohne dadurch den Charakter beschränkterer Öffentlichkeit zu erhalten. Allerdings aber tritt der Charakter umfassender Öffentlichkeit besonders markant hervor, wenn die verschiedenen Organisationen eine gemeinschaftliche öffentliche Bekanntmachung veranlassen.

§ 22.

H. Die formelle und materielle Bindung einer Organisation durch eine mit ihrem eigenen Willen neu begründete Rechtspflicht in ihrer Bedeutung für die Lösung künftiger Interessen- und Rechtspflichtenkonflikte.

Interessen- und Rechtspflichtenkonflikte können sich ergeben, wenn eine und dieselbe Organisation in Beziehung auf dieselbe Angelegenheit ein eigenes Interesse und eine oder verschiedene Rechtspflichten hat. Soweit nicht eine autoritative Norm die Art der Lösung solcher Konflikte vorschreibt, sind oben (§ 15) im allgemeinen Gesichtspunkte für die Lösung derselben angegeben worden. Diese Gesichtspunkte können aber nicht blofs für die Lösung gegenwärtiger Konflikte in Beziehung auf schon bestehende Rechtspflichten, sondern, insoweit die Begründung einer neuen Rechtspflicht durch eigenen Willen des Rechtspflichtigen in Frage kommt, auch für diese Neubegründung im Hinblick auf die möglicherweise daraus resultierenden künftigen Konflikte in Betracht gezogen werden. Deshalb kann die Thatsache der Begründung einer neuen Rechtspflicht des Pflichtigen durch dessen eigenen Willen eine Vorausentscheidung bezüglich der Lösung der künftigen Konflikte in sich schliefsen.

Es handelt sich um die künftigen Konflikte zwischen dem eigenen Interesse oder einer bereits bestehenden Rechtspflicht der Organisation einerseits und der durch den Willen der Organisation zu begründenden neuen Rechtspflicht andererseits.

Drei Fälle sind zu unterscheiden:

1. Die Organisation begründet eine neue Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen Anderer mit einem erst künftig von ihr konkret zu bestimmenden Blankettinhalt. Die Begründung einer solchen neuen Rechtspflicht schliefst keine Vorausentscheidung der Lösung der künftigen Konflikte in sich, weil überhaupt erst von der künftigen konkreten Bestimmung des Pflichtinhaltes abhängt, welche Konflikte entstehen können.

2. Die Organisation begründet eine neue Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen Anderer mit konkretem Pflichtinhalt, aber nur formeller Bindung. Auch die Begründung einer solchen Rechtspflicht schliefst für die Organisation keine Vorausentscheidung über die Lösung künftiger Konflikte in sich, weil die blofs formell gebundene Organisation durch anderweite Bekanntmachung jederzeit den konkreten Inhalt der neuen Rechtspflicht ändern und deshalb aus der derzeitigen Bestimmung dieses konkreten Inhaltes nicht gefolgert werden kann, dafs die Organisation denselben einseitig gegenüber allen dadurch mit anderen Rechtspflichten und Interessen künftig erwachsenden Konflikten aufrecht erhalten wolle. Die Begründung einer solchen Rechtspflicht als selbständige Rechtspflicht von Organen oder Unterthanen der Organisation schliefst aber für diese eine Vorausentscheidung bezüglich der Konflikte insoweit in sich, als die Organe oder Unterthanen gegenüber der Organisation bezüglich dieser Rechtspflicht relativ selbständig sind.

3. Die Organisation begründet eine neue Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen Anderer mit konkretem Pflichtinhalt und nicht blofs formeller, sondern auch materieller Bindung.

Dieser Fall liegt vor, wenn die Herstellung und damit auch die Abänderung des Pflichtinhaltes und dadurch mittelbar die Abänderung oder Aufhebung der Rechtspflicht nicht durch die Organisation allein, sondern unter Mitwirkung Anderer zu erfolgen hat.

Infolge des konkreten Pflichtinhaltes der neuen Rechtspflicht ergiebt sich schon bei der Begründung derselben,

welche Konflikte mit dem eigenen Interesse oder den anderweit bestehenden Rechtspflichten der Organisation entstehen können.

Infolge der mit der Begründung der neuen Rechtspflicht eintretenden materiellen Bindung der Organisation begiebt sich dieselbe bewufsterweise durch ihren eigenen Willen schon jetzt der Möglichkeit, bei künftigem Eintritt der Konflikte den Pflichtinhalt der neuen Rechtspflicht selbständig und allein anders zu bestimmen, als derselbe gegenwärtig bestimmt worden ist.

Es mufs daher angenommen werden, dafs die Organisation den Pflichtinhalt der neuen Rechtspflicht auch gegenüber diesen künftigen Konflikten schon jetzt festlegen will.

Denn sonst würde sie sich schon bei Begründung der neuen Rechtspflicht mit materieller Bindung der Absicht künftigen Rechtsbruches und somit einer Rechtswidrigkeit schuldig machen.

Deshalb schliefst die Begründung einer neuen Rechtspflicht der Organisation mit konkretem Pflichtinhalt und materieller Bindung durch deren eigenen Willen eine Vorausentscheidung bezüglich der Lösung der künftigen Konflikte dahin in sich, dafs die neue Rechtspflicht den Vorrang vor dem eigenen Interesse und den etwa anderweit bestehenden Rechtspflichten haben soll.[1]

---

[1] Weil dem so ist, mufs die Organisation, ehe sie eine derartige neue Rechtspflicht begründet, prüfen, ob sie im Hinblick auf ihre derzeit bereits bestehenden Rechtspflichten eine solche neue Rechtspflicht begründen darf. Sie wird dabei einerseits erwägen, ob die Interessen, welche sie bereits wahrzunehmen verpflichtet ist, überwiegend mit den Interessen coincidieren und durch Förderung der Interessen gefördert werden, deren Förderung sich als Resultat der neuen Rechtspflicht ergeben würde. Sie kann andererseits auch berücksichtigen, ob die im Gefolge der neuen Rechtspflicht möglicherweise eintretenden Konflikte voraussichtlich ebenso, wie für sie selbst, auch für die anderen an der materiellen Bindung Mitwirkenden eintreten und also voraussichtlich auch diese Anderen eventuell veranlassen werden, künftig abermals mit ihr zusammenzuwirken, um den konkreten Inhalt der neuen Rechtspflicht den Umständen angemessen zu ändern.

Die Begründung neuer Rechtspflichten einer Organisation mit konkretem Pflichtinhalt und materieller Bindung durch deren eigenen Willen geschieht aber insbesondere im Hinblick auf solche Interessen, deren Wahrnehmung die Leistungsfähigkeit und den Leistungsbereich der einzelnen Organisation überschreitet und nur durch ein Zusammenwirken mehrerer Organisationen möglich ist.

Das bedeutende Ergebnis ist also, dafs in solchen Fällen nicht blofs jede einzelne der mehreren Organisationen an den gemeinsam festgestellten konkreten Pflichtinhalt materiell gebunden ist, sondern dafs sie auch diesem gemeinsam festgestellten konkreten Pflichtinhalt bei künftigem Eintritt von Interessen- oder Rechtspflichtenkonflikten von rechtswegen den Vorrang vor dem eigenen Interesse und der Beachtung ihrer anderen Rechtspflichten lassen mufs.

Daraus aber rechtfertigt sich erst vollständig das, was oben schon auf anderem Wege abgeleitet wurde, dafs, wenn durch Zusammenwirken verschiedener Organisationen absolut selbständige Rechtspflichten der Organe und Unterthanen der einzelnen Organisationen mit formeller und materieller Bindung begründet worden sind, die Organe und Unterthanen dieser Rechtspflicht nachzukommen haben, auch wenn sie von der ihnen übergeordneten Organisation nachträglich auf Grund einseitigen Beschlusses derselben einen entgegengesetzten Befehl erhalten. Denn allerdings bringt ein solcher auf Grund einseitigen Beschlusses der Organisation erlassener entgegengesetzter Befehl einen Konflikt der Rechtspflichten der Organe und Unterthanen der Organisation zuwege. Aber auch dieser Konfliktsfall ist durch die Art der Begründung der von den mehreren Organisationen gemeinsam hergestellten Rechtspflicht schon im voraus dahin entschieden, dafs die Organe und Unterthanen der einzelnen Organisation der auf gemeinsamer Festsetzung der Organisationen beruhenden Rechtspflicht den Vorrang vor ihren anderen Rechtspflichten geben müssen.

§ 23.

I. Die durch Zusammenwirken mehrerer Organisationen nach einem gemeinsamen Plane herbeigeführte Begründung der gemeinsamen Rechtspflicht derselben zur Wahrnehmung von Interessen einer nicht selbständig organisierten Menschengruppe, welche sich über den Bereich der verschiedenen Organisationen erstreckt, in Verbindung mit den ursprünglichen Rechtspflichten der einzelnen Organisationen zur Wahrnehmung von Interessen, welche innerhalb ihres Bereichs bestehen.

1. Gemeinschaft oder Identität der Interessen, zu deren Wahrnehmung die verschiedenen Organisationen verpflichtet sind, als Grund des Zusammenwirkens dieser Organisationen.

Zwischen den Interessen verschiedener Menschengruppen, für welche je eine besondere Organisation geschaffen ist und besteht, kann eine Gemeinschaft bestehen oder sich entwickeln. Eine solche Interessengemeinschaft kann bestehen oder sich entwickeln sowohl, wenn es sich um individuelle Interessen verschiedener individuell bestimmter Menschengruppen, als auch, wenn es sich um öffentliche Interessen verschiedener offener Vielheiten von Menschen handelt. Die Rechtspflicht einer jeden einzelnen Organisation zur Wahrnehmung der Interessen der Menschengruppe, für welche die Organisation geschaffen ist, erzeugt infolge jener Interessengemeinschaft zwischen den verschiedenen Menschengruppen die Rechtspflicht zu entsprechendem Zusammenwirken der einen Organisation mit den betreffenden anderen Organisationen.[1]

Aufser der Rechtspflicht zur Wahrnehmung der Interessen der Menschengruppe, für welche sie geschaffen ist, kann einer

[1] Eine Gemeinschaft kann auch zwischen den eigenen Interessen der leitenden Organe verschiedener Organisationen bestehen und Veranlassung zu entsprechendem Zusammenwirken der verschiedenen Organisationen geben.

Organisation die Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen einer anderen Menschengruppe, insbesondere zur Wahrnehmung des einheitlich öffentlichen Interesses einer nicht selbständig organisierten offenen Vielheit von Menschen obliegen oder erwachsen. Diese letztere Rechtspflicht kann aber gleichzeitig noch einer anderen Organisation, welche für eine andere Menschengruppe geschaffen ist, obliegen oder erwachsen. Verschiedene Organisationen, welche für je eine besondere Menschengruppe geschaffen sind, sind oder werden so verpflichtet, das identische Interesse noch einer und derselben anderen Menschengruppe, insbesondere das einheitliche öffentliche Interesse einer nicht selbständig organisierten offenen Vielheit von Menschen wahrzunehmen. Die Rechtspflicht verschiedener Organisationen zur Wahrnehmung des identischen Interesses einer identischen „anderen“ Menschengruppe erzeugt gleichfalls die Rechtspflicht der verschiedenen Organisationen zu entsprechendem Zusammenwirken.

Es können also verschiedene Arten von Rechtspflichten sein, welche je für sich jeder einzelnen Organisation Anlaſs zu entsprechendem Zusammenwirken mit anderen Organisationen geben.

2. Die Richtung des Zusammenwirkens wird durch die verschiedenen Arten der Rechtspflichten, welche den zusammenwirkenden Organisationen obliegen, und durch die möglichen Konflikte dieser Rechtspflichten bestimmt.

Diese verschiedenen Arten von Rechtspflichten der einzelnen Organisationen können unter sich im Konflikt stehen oder in Konflikt treten. Die maſsgebenden Gesichtspunkte für das Verfahren der einzelnen Organisation bei solchem Konflikte ihrer Rechtspflichten müssen auch für die Richtung des wirklichen Zusammenwirkens der mehreren Organisationen maſsgebend werden, welche je im Hinblick auf eine jede einzelne Art der in Betracht kommenden Rechtspflichten möglicherweise eine andere sein würde.

3. Der Zweck des Zusammenwirkens wird in unmittelbarer Gegenwart durch konkrete Handlungen oder in der Zukunft durch Vermittelung einer gemeinsamen Schöpfung erreicht.

Der Zweck des Zusammenwirkens der mehreren Organisationen, nämlich die Förderung der Interessen, deren Wahrnehmung ihnen obliegt, kann möglicherweise durch gegenwärtige konkrete Handlungen derselben unmittelbar erreicht werden. Alsdann beschränkt sich das Zusammenwirken auf diese in der unmittelbaren Gegenwart vorzunehmenden konkreten Handlungen. Der Zweck des Zusammenwirkens kann aber möglicherweise auch nur erst in der Zukunft vermittelst eines gemeinsam herzustellenden Werkes, vermittelst einer gemeinsamen Schöpfung erreicht werden. Alsdann ist das gemeinsame Werk durch mehr oder minder in der unmittelbaren Gegenwart vorzunehmende konkrete Handlungen herzustellen. Aber mit diesem gegenwärtigen Zusammenwirken ist der Zweck des Zusammenwirkens noch nicht erreicht. Dieser Zweck wird vielmehr erst in der Zukunft und zwar je nach der verschiedenen Beschaffenheit und Bestimmung der gemeinsamen Schöpfung in verschiedener Weise erreicht.

4. Die verschiedenen Arten von gemeinsamen Schöpfungen.

Die gemeinsame Schöpfung kann sein:

1. eine gemeinsam hergestellte, nur passiv für menschliche Zwecke nutzbare Sache, z. B. ein Bauwerk;

2. die gemeinsame Ingang- und Inbetriebsetzung einer aktiv für menschliche Zwecke wirkenden Kraft.

Diese Kraft kann sein:

a. eine Naturkraft, z. B. gemeinsame Nutzbarmachung einer Wasserkraft für Betriebsanlagen;[2]

---

[2] Internationaler Eisenbahntelegraph. Allerdings wird hier die Naturkraft immer erst besonders von der einen oder von der anderen Seite,

b. eine menschliche Kraft. Gemeinsame Schaffung eines Organes für die Wahrnehmung gewisser Angelegenheiten; gemeinsame Übertragung von gemeinsam interessierenden Funktionen an ein schon anderweit bestehendes Organ oder an eine schon anderweit bestehende Organisation.

Sowohl die Naturkraft als die menschliche Kraft wirken in der von den Zusammenwirkenden gemeinsam gewollten und bestimmten Richtung. Hinsichtlich der Naturkraft wird dies durch gemeinsame Vorrichtungen der Zusammenwirkenden erreicht, infolge deren die Naturkraft nach den Naturgesetzen in der gemeinsam gewollten Richtung wirkt. Hinsichtlich der menschlichen Kraft wird dies dadurch erreicht, dafs die Zusammenwirkenden gemeinsam ein Programm aufstellen, in Gemäfsheit dessen die menschliche Kraft zu handeln hat.

3. Die gemeinsame Herstellung und Aufstellung eines Planes, nach welchem in Zukunft sich vollziehen sollen:

a. die konkreten Handlungen und das Zusammenwirken der den Plan aufstellenden Organisationen;

b. die konkreten Handlungen und möglicherweise das Zusammenwirken gewisser Organe der einzelnen Organisationen;

c. die konkreten Handlungen und möglicherweise das Zusammenwirken gewisser Personen und Organisationen, welche den den Plan setzenden Organisationen untergeordnet und von ihnen abhängig sind.

4. Die gemeinsame Schaffung einer dauernd organisierten Vereinigung der Zusammenwirkenden dergestalt, dafs diese organisierte Vereinigung in der ihr angemessen erscheinenden Weise selbständig wirkt, sei es in einzelnen konkreten Handlungen, sei es in der gemeinsamen Schaffung von Sachwerken, in der gemeinsamen Ingangsetzung aktiver (Natur- oder menschlicher) Kräfte, sei es in der gemeinsamen Herstellung und Aufstellung von Plänen, nach deren Regeln in noch

---

nicht aber international gemeinschaftlich in Bewegung gesetzt. International gemeinschaftlich sind aber die sachlichen Vorbedingungen für die internationale Wirksamkeit der Naturkraft geschaffen.

fernerer Zukunft hinwiederum Handlungen und Zusammenwirken sich vollziehen sollen.

Bei der gemeinsamen Schaffung einer solchen dauernd organisierten Vereinigung pflegt gleichzeitig gemeinsam ein allgemeines Programm für das künftige Wirken der Vereinigung hergestellt zu werden.

Die Vereinigung aber steht selbständig zu diesem Programm, insofern sie unter gewissen Modalitäten dasselbe ändern kann, während in dem oben unter 2b charakterisierten Falle die gemeinsam in Gang gebrachte menschliche Kraft als blofses Organ lediglich abhängig von dem Programm ist, welches die Zusammenwirkenden gemeinsam festgestellt und dem Organe zur Vollziehung vorgeschrieben haben.

5. Die gegenwärtigen Rechtspflichten der einzelnen Organisationen als Grund der Herstellung des gemeinsamen Planes für die künftigen Handlungen und das künftige Zusammenwirken.

Jede einzelne der zusammenwirkenden Organisationen entschliefst sich zu dem Zusammenwirken in Wahrnehmung der ihr gegenwärtig obliegenden Rechtspflichten. Dies gilt nicht blofs für das unmittelbar gegenwärtige Zusammenwirken, sondern ebenso für das durch Vermittelung eines gemeinsam hergestellten Planes schon jetzt für die Zukunft festgestellte Zusammenwirken. Ein gemeinsamer Plan für zukünftiges Zusammenwirken wird von den mehreren Organisationen dann hergestellt und festgestellt, wenn dies nach Lage der Verhältnisse gegenwärtig als Pflicht der Organisationen erscheint.

6. Materielle Bindung durch den konkreten Pflichtinhalt des gemeinsamen Planes und Vorrang der Rechtspflicht mit diesem konkreten Pflichtinhalt vor den anderen Rechtspflichten der Organisationen in künftigen Konfliktsfällen.

Denkbar wäre, dafs der gegenwärtig gemeinsam hergestellte Plan sich darauf beschränkte, im allgemeinen die

Pflicht der mehreren Organisationen zu zukünftigem Zusammenwirken auszusprechen, es aber erneutem Zusammenwirken der Organisationen in der Zukunft überliefse, den Blankettinhalt dieser Pflicht in einen konkreten Pflichtinhalt umzuwandeln. Alsdann würde das Inwirksamkeittreten des gegenwärtigen gemeinsamen Planes noch keine materielle Bindung der einzelnen Organisationen für die Zukunft bewirken, weil die künftig erforderliche gemeinsame Feststellung des konkreten Pflichtinhaltes noch immer von dem allerdings pflichtgemäfsen Ermessen jeder einzelnen Organisation abhinge.[3, 4]

Meist aber werden, wenn aus den derzeitigen Verhältnissen den Organisationen die Rechtspflicht erwächst, einen gemeinsamen Plan für die künftigen Handlungen und das künftige Zusammenwirken herzustellen, die derzeitigen Verhältnisse auch erheischen und herbeiführen, dafs in diesem gemeinsamen Plan ein konkreter Pflichtinhalt für die künftigen Handlungen und das künftige Zusammenwirken der Organisationen festgestellt wird. Das gegenwärtige Inwirksamkeit-

---

[3] Ein gemeinsamer Plan mit einem Inhalt, der in gewissem Sinne Blankettinhalt ist, wird hergestellt, wenn eine dauernd organisierte Vereinigung mehrerer Organisationen unter statutarischer Aufstellung eines allgemeinen Programmes und Zweckes dieser Vereinigung geschaffen wird. So z. B. durch § 1 der Satzungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen:

„Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat den Zweck, durch gemeinsame Beratungen und einmütiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern.“

Hier wird also für jede der beteiligten Eisenbahnverwaltungen die Rechtspflicht begründet, erstens das gemeinsame eigene Interesse der Vereinsverwaltungen, zweitens das einheitliche öffentliche Interesse des auf diese Vereinsverwaltungen angewiesenen Verkehrspublikums wahrzunehmen. Ein konkreter Inhalt wird jenen beiden neubegründeten Rechtspflichten aber durch die gemeinsam festgestellten Satzungen noch nicht gegeben, sondern ist erst durch späteres Zusammenwirken der in eine organische Vereinigung gebrachten Eisenbahnverwaltungen herzustellen.

[4] Es wäre also in dem gemeinsamen Plan das gemeinsame oder einheitliche Interesse und die Rechtspflicht zur Wahrnehmung desselben, aber noch nicht der Weg festgestellt, auf welchem kraft dieser Rechtspflicht jenes gemeinsame oder einheitliche Interesse wahrzunehmen ist.

treten eines gemeinsam hergestellten Planes mit konkretem Pflichtinhalt für die künftigen Handlungen und das künftige Zusammenwirken der Organisationen bewirkt aber eine materielle Bindung der einzelnen Organisationen für die Zukunft. Daraus folgt:

Wird ein von den zusammenwirkenden Organisationen hergestellter gemeinsamer Plan mit konkretem Pflichtinhalt für die künftigen Handlungen und das künftige Zusammenwirken der Organisationen gegenwärtig in Wirksamkeit gesetzt, so haben sich die Verhältnisse derart gestaltet, dafs gegenwärtig den Organisationen die Pflicht erwachsen ist und obliegt, bezüglich ihres zukünftigen Zusammenwirkens schon jetzt eine materielle Bindung ihrerseits herbeizuführen. Durch die gegenwärtige Herbeiführung dieser materiellen Bindung für die Zukunft wird aber ferner schon gegenwärtig vorausentschieden, dafs dem in dem gemeinsamen Plane festgestellten konkreten Pflichtinhalt für die künftigen Handlungen und das künftige Zusammenwirken der mehreren Organisationen von rechtswegen seitens der einzelnen Organisationen im Falle künftigen Konfliktes ihrer Rechtspflichten der Vorrang vor der Beachtung ihrer anderen Rechtspflichten in Beziehung auf dieselbe Angelegenheit eingeräumt werden mufs, und dafs in gleicher Weise seitens der nach dem konkreten Pflichtinhalt des gemeinsamen Planes selbständig verpflichteten einzelnen Organe und Unterthanen der einzelnen Organisationen diesem gemeinsam festgestellten konkreten Pflichtinhalt der Vorrang vor der Beachtung der anderen Rechtspflichten und eigenen Interessen gelassen werden mufs, welche für die betreffenden Organe und Unterthanen hinsichtlich derselben Angelegenheit bestehen.

Der in dem gemeinsamen Plane festgestellte konkrete Pflichtinhalt bildet also die Norm, welche in Zukunft von den Organisationen und den selbständig verpflichteten Organen und Unterthanen derselben von rechtswegen in erster Linie und zwar auch im Falle des Konfliktes mit anderen Rechtspflichten und mit eigenen Interessen derselben zu beachten und zu befolgen ist.

7. Die verschiedenen möglicherweise gegenwärtig bestehenden Rechtspflichten, welche den Grund zur Herstellung eines gemeinsamen Planes für das zukünftige Verfahren bilden können.

Die jeder einzelnen der mehreren Organisationen gegenwärtig obliegende Rechtspflicht, welche dieselbe bestimmt, zur Herstellung eines gemeinsamen Planes mit konkretem Pflichtinhalt für das zukünftige Verhalten mitzuwirken, kann insbesondere die Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen der (individuellen oder öffentlichen) Menschengruppe, für welche die betreffende Organisation geschaffen worden ist, oder die Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen einer nicht selbständig organisierten öffentlichen Menschengruppe sein.[5]

8. Die Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen einer nicht selbständig organisierten öffentlichen Menschengruppe kann:

a. bei Herstellung des gemeinsamen Planes *bestehen*.

In dem gemeinsamen Plane kann also der konkrete Inhalt einer Rechtspflicht der Organisationen, Organe, Unterthanen zur Wahrnehmung des einheitlichen öffentlichen Interesses einer nicht selbständig organisierten offenen Vielheit von Menschen für die Zukunft festgestellt werden, weil jeder einzelnen der bei Herstellung jenes gemeinsamen Planes zusammenwirkenden mehreren Organisationen gegenwärtig schon die Rechtspflicht zur Wahrnehmung des einheitlichen öffentlichen Interesses dieser nicht selbständig organisierten offenen Vielheit von Menschen obliegt. Das Bestehen dieser letzteren Rechtspflicht der einzelnen Organisationen kann sich auf obrigkeitliche Anordnung, auf thatsächliche Übung, auf die Art und Beschaffenheit der öffentlichen Stellung und Funktionen, sowie endlich auf den bereits früher erklärten

---

[5] Auch die Rechtspflicht zur Wahrnehmung von eigenen Interessen der leitenden Organe der Organisationen.

freien Willen, bezw. auf ein früheres Anerkenntnis der Organisationen gründen.

b. durch Herstellung und Inkraftsetzung des gemeinsamen Planes zur *Entstehung gebracht werden.*

Es ist möglich, dafs eine derartige Rechtspflicht der einzelnen Organisationen zur Wahrnehmung von Interessen einer nicht selbständig organisierten offenen Vielheit von Menschen bei der gemeinsamen Herstellung des gemeinsamen Planes noch nicht besteht, dafs sie jedoch durch die gemeinsame Herstellung und Inwirksamkeitsetzung des gemeinsamen Planes[6] zur Entstehung gebracht wird.

Da vorausgesetztermafsen eine Rechtspflicht der Organisationen zur Wahrnehmung von Interessen einer gewissen nicht selbständig organisierten öffentlichen Menschengruppe zur Zeit der Herstellung des gemeinsamen Planes noch nicht besteht, so entschliefsen sich die Organisationen zu der Herstellung des gemeinsamen Planes mit konkretem Pflichtinhalt infolge der einer jeden von ihnen obliegenden Pflicht[7] zur Wahr-

[6] Ebenso auch durch Schaffung einer dauernd organisierten selbständig thätigen Vereinigung der mehreren Organisationen. Durch die Zwecksetzung für diese organisierte Vereinigung kann die im Text in Betracht gezogene Rechtspflicht der einzelnen Organisationen zur Entstehung gebracht werden. Je nachdem der Zweck allgemein auf die Wahrnehmung von Interessen oder konkret auf die Wahrnehmung von Interessen in einer gewissen bestimmten Weise und Richtung gestellt ist, hat die neue Rechtspflicht einen Blankettinhalt oder einen mehr konkreten Inhalt.

[7] Möglicherweise auch infolge der Rechtspflicht zur Wahrnehmung von eigenen Interessen der leitenden Organe der Organisationen und möglicherweise auch infolge der Rechtspflicht der einzelnen Organisationen je gegenüber einer besonderen offenen Vielheit, für welche sie zwar nicht geschaffen sind, zu welcher sie aber infolge obrigkeitlicher Anordnung oder infolge anderer Umstände in besonderem Pflichtverhältnis stehen. So kann z. B. einer jeden von mehreren Eisenbahnorganisationen eine öffentliche Rechtspflicht je gegenüber der besonderen Bevölkerung (dem besonderen Verkehrspublikum) ihres besonderen Streckenbereiches obliegen. Diese besonderen Rechtspflichten der einzelnen Eisenbahnorganisationen können zur Herstellung eines gemeinsamen Planes der mehreren Eisenbahnorganisationen führen, durch dessen Inwirksamkeitsetzung eine Rechtspflicht jeder einzelnen Eisenbahnorganisation gegenüber der gesamten Bevölkerung (dem gesamten Verkehrspublikum) der gesamten Streckenbereiche dieser mehreren Eisenbahnorganisationen zur Entstehung gebracht wird.

nehmung von Interessen der selbständig organisierten Menschengruppe, für welche eine jede der Organisationen geschaffen worden ist, und infolge der Gemeinschaft zwischen diesen Interessen der verschiedenen organisierten Menschengruppen.

Die gegenwärtige Gemeinsamkeit der Interessen ist derart, daſs sie den verschiedenen Organisationen je im eigenen Interesse der von jeder einzelnen Organisation vertretenen selbständig organisierten Menschengruppe die Aufstellung eines gemeinsamen Planes mit konkretem Pflichtinhalt für das zukünftige Verhalten zur Pflicht macht. Die materielle Bindung der einzelnen Organisationen an den konkreten Pflichtinhalt in dem einmal festgestellten und in Kraft gesetzten gemeinsamen Plane bewirkt aber, daſs es in Zukunft Pflicht einer jeden einzelnen Organisation bleibt, diesem konkreten Pflichtinhalt gemäſs zu handeln und zusammenzuwirken, auch wenn in Zukunft dieses dem eigenen Interesse der selbständig organisierten Menschengruppe, für welche die Organisation geschaffen ist, nicht mehr entsprechen sollte.[8]

So lange nicht alle beteiligten Organisationen die gemeinsame Abänderung des früher gemeinsam festgestellten Planes als entsprechend ihrer Rechtspflicht je gegenüber der von jeder einzelnen Organisation vertretenen selbständig organisierten Menschengruppe befinden und gemeinsam vornehmen, bleibt also jede einzelne Organisation unabhängig von dem Interesse der von ihr vertretenen selbständig organisierten Menschengruppe an die Befolgung des gemeinsamen Planes gebunden. D. h. es wird dadurch, daſs der gemeinsame Plan mit konkretem Pflichtinhalt in Wirksamkeit gesetzt wird, Pflicht jeder einzelnen Organisation, diesen Plan zu befolgen, wenn es auch nur dem Interesse einer von einer anderen Organisation vertretenen selbständig organisierten Menschengruppe entspricht. Mit anderen Worten: Durch die Inwirksamkeitsetzung des gemeinsamen Planes wird es Pflicht

[8] Einer unverhältnismäſsigen Gefährdung der Interessen der einzelnen selbständig organisierten Menschengruppen wird regelmäſsig dadurch vorgebeugt, daſs der gemeinsame Plan nicht ohne zeitliche Beschränkung, sondern von vornherein nur für einen — unmittelbar oder mittelbar — bestimmten Zeitraum in Wirksamkeit gesetzt wird.

einer jeden einzelnen Organisation, entsprechend dem in jenem Plane festgesetzten konkreten Pflichtinhalt, das Interesse einer jeden der verschiedenen, selbständig organisierten Menschengruppen wahrzunehmen, deren Organisationen den Plan gemeinsam hergestellt und in Wirksamkeit gesetzt haben.

Die verschiedenen Menschengruppen, deren Interessen dem konkreten Pflichtinhalt des gemeinsamen Planes entsprechend in Zukunft eine jede der beteiligten Organisationen (und ebenso die selbständig verpflichteten Organe und Unterthanen einer jeden Organisation) wahrzunehmen verpflichtet ist, sind entweder individuell bestimmte Menschen oder offene Vielheiten von Menschen. Der konkrete Pflichtinhalt des gemeinsamen Planes ist je nachdem auf die Wahrnehmung bestimmter individueller Interessen bestimmter Individuen oder auf die Wahrnehmung öffentlicher Interessen von offenen Vielheiten gerichtet.

Die Wahrnehmung der bestimmten individuellen Interessen einer individuell bestimmten Menschengruppe erfolgt durch die Vertretungsakte der eigenen Organisation und der durch den gemeinsamen Plan materiell gebundenen anderen Organisationen unmittelbar und gleichmäfsig in Beziehung auf und zu Gunsten aller in der Gruppe einbegriffenen Individuen.

Handelt es sich hingegen um die Wahrung von öffentlichen Interessen einer offenen Vielheit, so kann zwar auch eine unmittelbare und gleichmäfsige Wahrnehmung von Interessen der ganzen offenen Vielheit durch die eigene Organisation, bezw. durch die nach dem gemeinsamen Plane materiell gebundenen anderen Organisationen in Frage kommen. Allein die in Frage kommenden öffentlichen Interessen der verschiedenen offenen Vielheiten können auch derartig sein, dafs die betreffenden Organisationen die öffentlichen Interessen nicht unmittelbar, ausschliefslich und gleichmäfsig für die ganzen offenen Vielheiten wahrnehmen, sondern dafs sie nur in Wahrnehmung der öffentlichen Interessen ihre Mitwirkung in gewisser Weise zur Verfügung stellen, falls die einzelnen in den offenen Vielheiten inbegriffenen Menschen selbst für ge-

wisse ihrer Interessen thätig werden. Wird im Hinblick auf derartige öffentliche Interessen ein Plan für das zukünftige Verfahren aufgestellt, so regelt der Plan nicht blofs im voraus die künftige Thätigkeit der rechtspflichtigen Organisation, sondern beeinflufst durch seinen Inhalt auch das eigene Verhalten, die eigenen Handlungen der in der offenen Vielheit einbegriffenen einzelnen Menschen. Wird nun im Hinblick auf die Gemeinschaft zwischen derartigen öffentlichen Interessen verschiedener offenen Vielheiten für dieselben ein gemeinsamer Plan von den in Betracht kommenden Organisationen aufgestellt und in Wirksamkeit gesetzt, so ist einerseits jede einzelne Organisation in Zukunft entsprechend dem konkreten Pflichtinhalt des gemeinsamen Planes materiell gebunden, unabhängig davon, ob dieser in Zukunft auch noch speciell dem öffentlichen Interesse der offenen Vielheit entspricht, für welche die betreffende Organisation geschaffen ist, bezw. zu welcher sie in specieller rechtlicher Beziehung steht. Andererseits richten sich nach diesem gemeinsamen Plan das eigene Verhalten und die eigenen Handlungen der ihre Interessen wahrnehmenden einzelnen Menschen, welche in den verschiedenen offenen Vielheiten inbegriffen sind. Die materielle Gebundenheit der einzelnen Organisationen an den gemeinsamen Plan wird nun praktisch nicht je in Beziehung auf eine ganze offene Vielheit, zu welcher je eine Organisation in besonderer rechtlicher Beziehung steht, sondern in Beziehung auf einzelne Menschen aus den verschiedenen offenen Vielheiten, die auch selbst eigene, zu dem Inhalt des gemeinsamen Planes in Beziehung stehende und davon beeinflufste Handlungen vornehmen.

Die teils der einen, teils der anderen offenen Vielheit angehörenden Menschen, für deren eigene Handlungen der gemeinsame Plan bedeutsam wird, bilden zusammen auch wieder eine offene Vielheit, die sich aber nicht mit einer der offenen Vielheiten deckt, für welche je eine besondere Organisation besteht, oder zu welcher je eine besondere Organisation in besonderer rechtlicher Beziehung steht. Sie bilden vielmehr eine nicht selbständig organisierte offene Vielheit, die als solche ein einheitliches öffentliches Interesse in Be-

ziehung auf die durch den gemeinsamen Plan geregelte Angelegenheit hat.

Da nun jede einzelne Organisation und die selbständig verpflichteten Organe und Unterthanen jeder einzelnen Organisation durch die Inwirksamkeitsetzung des gemeinsamen Planes materiell an die Beachtung des konkreten Pflichtinhaltes des gemeinsamen Planes gebunden werden und durch die Beachtung dieses Pflichtinhaltes jenes einheitliche öffentliche Interesse wahrgenommen wird, so erwächst materiell mit der Inwirksamkeitsetzung des gemeinsamen Planes jeder einzelnen Organisation die Rechtspflicht zur Wahrnehmung des einheitlichen öffentlichen Interesses der nicht selbständig organisierten offenen Vielheit.

9. Die durch Inkraftsetzung eines gemeinsamen Planes neu begründete Rechtspflicht zur Wahrnehmung von Interessen einer nicht selbständig organisierten öffentlichen Menschengruppe bindet alle beteiligten Organisationen häufig nicht blofs materiell, sondern auch formell.

Regelmäfsig wird ein gemeinsamer Plan, durch dessen Inwirksamkeitsetzung jede einzelne der zusammenwirkenden Organisationen materiell zur Wahrnehmung des einheitlichen öffentlichen Interesses einer aus Elementen der verschiedenen offenen Vielheiten zusammengesetzten nicht selbständig organisierten offenen Vielheit verpflichtet wird, öffentlich bekannt gemacht werden und werden müssen. Denn erstens handelt es sich dabei um gemeinsame Pläne von solchem Inhalt, dafs die eigenen Handlungen der einzelnen Menschen, welche in der nicht selbständig organisierten offenen Vielheit inbegriffen sind, durch den Plan beeinflufst werden und sich danach richten. Zweitens werden nach dem Inhalt der hier in Betracht kommenden gemeinsamen Pläne häufig einer unbestimmten offenen Vielheit von Unterthanen der einzelnen Organisationen Pflichten auferlegt.

Erfolgt seitens der einzelnen Organisationen oder erfolgt seitens einer die einzelnen Organisationen vertretenden gemein-

samen Stelle[9] die öffentliche Bekanntmachung des gemeinsamen Planes, so werden die betreffenden Organisationen hierdurch auch formell der nicht selbständig organisierten offenen Vielheit zur Innehaltung jenes Planes verpflichtet.

10. Die Pflicht der einzelnen Organisationen zur Wahrnehmung von Interessen aus ihrem Bereich, deren Wahrnehmung über den *Leistungs*bereich der einzelnen Organisation hinausführt, führt insbesondere zur Begründung der Rechtspflicht aller Organisationen gegenüber Interessen einer nicht selbständig organisierten offenen Vielheit, welche sich über den Bereich der verschiedenen Organisationen erstreckt.

Die gegenwärtige und zukünftige Entfaltung von Thätigkeit und Wirksamkeit (Herstellung von Werken) in einer über den Leistungsbereich der einzelnen Organisation (sowie der Organe und Unterthanen derselben) hinausführenden, den Bereich verschiedener Organisationen umfassenden Erstreckung kann das einzige Mittel zur Wahrnehmung

a. nicht bloſs von Interessen einer über den Bereich einer einzelnen Organisation hinaus ausgedehnten, die Bereiche verschiedener Organisationen in sich befassenden, nicht selbständig organisierten offenen Menschengruppe,

b. sondern auch von Interessen solcher Subjekte sein, deren Interessen je eine einzelne jener Organisationen wahr-

[9] Die gemeinsame Stelle vertritt die verschiedenen Organisationen nur gegenüber denen, deren Interessen jene wahrzunehmen haben. Die von ihr ausgehende öffentliche Bekanntmachung wirkt daher auch nur im Verhältnis zu diesen Interessenten. Werden aber nach dem Inhalt des gemeinsamen Planes Dritten (Organen oder Unterthanen der einzelnen Organisationen) Pflichten auferlegt, so muſs auſserdem seitens der einzelnen Organisationen eine Bekanntmachung und eventuell eine öffentliche Bekanntmachung erfolgen, um den gemeinsamen Plan für diese Pflichtigen in Wirksamkeit zu setzen. Denn übergeordnete Autorität ist nur jede einzelne Organisation je für ihr Teilbereich, nicht die gemeinsame Stelle der Organisationen für das ganze in Betracht kommende Bereich.

zunehmen verpflichtet ist, weil die betreffenden Subjekte je zu einem einzelnen Organisationsbereich gehören.

Die Rechtspflicht der einzelnen Organisationen, letztere Interessen wahrzunehmen, führt alsdann notwendig zur Herstellung und Inkraftsetzung eines gemeinsamen Planes der mehreren Organisationen für die künftige Entfaltung von Thätigkeit und Wirksamkeit in der den Leistungsbereich der verschiedenen Organisationen in sich befassenden Erstreckung. Die Inkraftsetzung des gemeinsamen Planes begründet infolge dessen notwendig für alle Organisationen eine Rechtspflicht von solchem konkreten Pflichtinhalt, dafs durch die Beachtung und Erfüllung dieser Rechtspflicht seitens aller Organisationen die Interessen der über den Bereich einer einzelnen Organisation ausgedehnten, die Bereiche verschiedener Organisationen in sich befassenden, nicht selbständig organisierten offenen Menschengruppe wahrgenommen werden.

Die so durch Inkraftsetzung des gemeinsamen Planes begründete Rechtspflicht ist für alle Organisationen materiell und — je nach den in Frage kommenden Verhältnissen — bei öffentlicher Bekanntmachung auch formell bindend. Sie wird insofern dadurch, dafs der gemeinsame Plan in Kraft gesetzt wird, selbständig und daher eine Rechtspflicht aller Organisationen, kraft deren sie die Interessen der über die verschiedenen Organisationsbereiche ausgedehnten nicht selbständig organisierten offenen Menschengruppe in der konkret bestimmten Weise wahrnehmen müssen.

Die über die verschiedenen Organisationsbereiche sich ausdehnende, nicht selbständig organisierte offene Vielheit kann aus Elementen der verschiedenen offenen Vielheiten zusammengesetzt sein, für welche die einzelnen Organisationen geschaffen sind, oder zu welchen die für individuell bestimmte Menschengruppen geschaffenen einzelnen Organisationen — infolge obrigkeitlicher Anordnung oder infolge anderer Umstände — in einem besonderen Pflichtverhältnis stehen. Ein gemeinsamer Plan wird alsdann hergestellt und in Kraft gesetzt und dadurch die Rechtspflicht aller Organisationen zur Wahrnehmung der Interessen der über die verschiedenen

Organisationsbereiche ausgedehnten, nicht selbständig organisierten offenen Vielheit begründet werden, wenn jeder einzelnen Organisation eine entsprechende Rechtspflicht nicht blofs im Hinblick auf die ganze offene Vielheit, für welche sie geschaffen ist, oder zu welcher sie im besonderen Pflichtverhältnis steht, sondern auch schon im Hinblick auf jene interessierten Elemente aus der betreffenden offenen Vielheit obliegt.

Jeder einzelnen Organisation kann aber die Rechtspflicht zur Wahrnehmung der Interessen jener Elemente aus der sie speciell angehenden offenen Vielheit insbesondere a. kraft obrigkeitlicher Anordnung, oder b. deshalb obliegen, weil diese Elemente einen wesentlichen und bedeutenden Bestandteil der offenen Vielheit bilden, für welche die betreffende Organisation geschaffen worden ist, bezw. zu welcher sie in besonderem Pflichtverhältnis steht.

11. Je gröfser innerhalb der Bevölkerung des einzelnen Organisationsbereiches die öffentlichen Interessen werden, deren Wahrnehmung über den Leistungsbereich der einzelnen Organisation hinausführt, um so mehr breitet sich die Rechtspflicht aller Organisationen gegenüber der über den Bereich aller Organisationen sich erstreckenden nicht organisierten offenen Vielheit aus.

Aus letzterem folgt: Je gröfser innerhalb jedes einzelnen für die öffentlichen Interessen einer offenen Vielheit gebildeten Organisationsbereiches die Zahl und bezw. die Interessen derer werden, welche durch einheitliche über den Leistungsbereich der einzelnen Organisation hinausführende öffentliche Interessen mit einer Anzahl von Personen aus einem anderen für öffentliche Interessen gebildeten Organisationsbereiche verbunden sind, und je mehr die Pflichten der Organisation jedes einzelnen Organisationsbereiches durch die öffentlichen Interessen sämtlicher in demselben einbegriffenen Personen bestimmt werden, um so stärker bildet sich die Rechtspflicht jeder einzelnen Organisation zum Zusammenwirken mit anderen Organisationen aus, und in um so umfassenderem Mafse werden durch solches Zusammenwirken Rechtspflichten der einzelnen Organisationen

gegenüber offenen Vielheiten zuwege gebracht, welche ohne eigene Organisation sich aus Elementen der Bevölkerung verschiedener Organisationsbereiche zusammensetzen.

§ 24.

K. Die rechtliche Inwirksamkeitsetzung (Aufserwirksamkeitsetzung) des gemeinsamen Planes durch eine Reihe unter sich in rechtlichem Zusammenhang stehender Formalakte.

Das Zusammenwirken verschiedener Organisationen erfolgt regelmäfsig auf Grund eines Vertrages derselben.

Insofern wird dem Zusammenwirken stets ein gemeinsamer Plan zu Grunde gelegt, der in dem Vertrage festgestellt wird, auch wenn das Zusammenwirken nur einmalige unmittelbar in der Gegenwart vorzunehmende Handlungen oder eine sachliche Schöpfung, z. B. ein Bauwerk, oder die Ingangsetzung einer Naturkraft oder die Schaffung, bezw. das Funktionieren eines aus Menschen gebildeten Organes zum Gegenstande hat. In diesen Fällen betrifft aber der vertragsmäfsige Plan nur die gemeinsame Herbeiführung eines speciellen Resultates.

Im Unterschiede hiervon handelt es sich bei den obigen Ausführungen um einen vertragsmäfsig festgestellten gemeinsamen Plan, welcher nur eine generelle Regel für künftige Handlungen und künftiges Zusammenwirken zum Gegenstande hat. Während in den ersteren Fällen das eine gemeinsam gewollte Endwerk durch den vertragsmäfsigen Plan festgestellt ist, werden im letzteren Falle nicht die mannigfachen gemeinsam gewollten Endwerke, sondern nur eine zu beachtende Regel festgestellt, durch deren Beachtung alsdann voraussichtlich in Zukunft fortgesetzt die Verwirklichung jener Endwerke erreicht werden wird.

Dadurch wird es möglich, dafs der Plan in dem letzten Falle nicht blofs ein Zusammenwirken der Organisationen, sondern auch ein Wirken derselben in Beziehung zu anderen (denen, deren Interessen wahrzunehmen sind) und ferner ein Wirken derselben zum Gegenstand hat, welches seinerseits wieder ein Wirken Dritter, und zwar erstens derer, welchen

Pflichten auferlegt werden, und zweitens derer, deren Interessen wahrgenommen werden sollen, herbeizuführen bezweckt. Deshalb werden in dem letzteren Falle nicht nur durch den Vertragsabschlufs vertragsmäfsige Rechte und Verpflichtungen der Organisationen gegen einander begründet, sondern im Zusammenhang damit und in Vollziehung der durch die Organisationen gemeinsam festgestellten Aufgabe begründet jede Organisation

1. ihre eigene Rechtspflicht zur Erfüllung jener Vertragsaufgabe gegenüber den Interessenten. Dies kann durch thatsächliche Übung oder durch besonderen Formalakt — (öffentliche) Bekanntmachung der einzelnen Organisation — geschehen;
2. die Pflichten Dritter (Organe oder Unterthanen der Organisation). Dies geschieht durch (öffentlichen) Erlafs der Befehle seitens der einzelnen Organisationen;

und begründen die mehreren Organisationen zusammen

3. das Recht der dritten Interessenten auf Innehaltung des gemeinsamen Planes, sowohl insoweit es sich um die eigenen Pflichten der einzelnen Organisationen, als auch insoweit es sich um die Pflichten der derselben untergeordneten Dritten handelt. Dies geschieht durch (öffentliche) Bekanntmachungen aller einzelnen Organisationen oder durch gemeinsame (öffentliche) Bekanntmachung derselben.[1]

Die Gesamtheit dieser verschiedenen formalen Rechtsakte bewirkt also erst die rechtliche Inwirksamkeitsetzung des gemeinsamen Planes nach allen in Betracht kommenden Richtungen und bildet insofern ein zusammengehöriges Ganzes.

Dies wird bedeutend insbesondere für die Wiederaufserwirksamkeitsetzung des gemeinsamen Planes, indem hierzu nicht oder nicht schlechthin ein einzelner Formalakt in umgekehrter Richtung genügt, sondern entsprechend ineinander greifende Formalakte in umgekehrter Richtung erforderlich sind.

---

[1] Die einzelnen Bekanntmachungen oder die gemeinsame Bekanntmachung enthalten eine Willens-(Pflichten-)Erklärung der Organisationen in sich. Die gemeinsame Bekanntmachung erübrigt daher die im Text unter 1 erwähnte Bekanntmachung der einzelnen Organisation.

§ 25.

V. Die Rechtspflichten der Eisenbahnorganisationen und der Staatsorganisationen

in Beziehung auf das internationale Eisenbahnwesen und den internationalen Eisenbahnverkehr.

Kehren wir nunmehr zu dem internationalen Eisenbahnwesen und dem internationalen Eisenbahnverkehr zurück. In Beziehung auf dieselben bestehen:

1. Eigene (Erwerbs-)Interessen der selbständig organisierten Menschengruppen, von welchen und für welche eine Eisenbahnorganisation geschaffen ist. Es sind dies die Gesellschafter (Aktionäre) der Privateisenbahnen — also individuell bestimmte Personen mit individuellen Interessen — und die Staatsbevölkerung bei Staatseisenbahnen. Die Staatseisenbahnorganisation vertritt in der hier zunächst ins Auge gefafsten (erwerbsfiskalischen) Beziehung nur mittelbar die Staatsbevölkerung, unmittelbar den Staat als ein individuelles Ganzes. Die Wahrnehmung der individuellen Interessen der Aktionäre u. s. w., oder die Wahrnehmung des individuellen (fiskalischen) Interesses des Staates ist die eine Rechtspflicht der Privat- bezw. Staatseisenbahnorganisation.[1]

2. Öffentliche Interessen, insbesondere öffentliche Verkehrsinteressen der Bevölkerung der einzelnen Staaten. Zur Wahrnehmung dieser Interessen ist a. die betreffende Staatsorganisation, aber auch b. die Eisenbahnorganisation verpflichtet.[2]

[1] Aufserdem ist auch die Staatsorganisation verpflichtet, die individuellen (Erwerbs-)Interessen der Eisenbahninhaber von Privat- und Staatseisenbahnen soweit zu berücksichtigen, als sie überhaupt die individuellen Erwerbsinteressen ihrer einzelnen Unterthanen berücksichtigen und fördern mufs.

[2] Diese Rechtspflicht der Eisenbahnorganisation beruht auf obrigkeitlich-staatlicher Anordnung, auf der thatsächlichen Übung und auf der öffentlichen Bedeutung der Stellung und Funktionen der Eisenbahnen, welche vielfach auch durch formale Rechtsakte der Eisenbahnorganisation anerkannt ist.

3. Ein einheitliches internationales öffentliches Interesse des internationalen Verkehrspublikums im weiteren Sinne (internationale Verkehrsinteressenten) und im engeren Sinne (internationale Transportinteressenten). Das internationale Verkehrspublikum setzt sich aus Elementen der Bevölkerung der einzelnen Staaten zusammen. Das internationale Interesse der betreffenden Elemente der Bevölkerung eines einzelnen Staates fällt je nachdem gleichzeitig unter die öffentlichen Interessen, zu deren Wahrnehmung die betreffende Staatsorganisation und die dem betreffenden Staate angehörige Eisenbahnorganisation verpflichtet sind.

Die Wahrnehmung der Interessen im Hinblick auf das internationale Eisenbahnwesen und den internationalen Eisenbahnverkehr führt über den Leistungsbereich der einzelnen Eisenbahnorganisation[3] und der dem einzelnen Staate angehörigen Eisenbahnorganisationen hinaus, und wird nur möglich durch ein Zusammenwirken verschiedener Staatsorganisationen und bezw. verschiedener verschiedenen Staaten angehöriger Eisenbahnorganisationen.

Die Rechtspflicht zum internationalen Zusammenwirken besteht für die Eisenbahnorganisationen

a. im Hinblick auf die international gemeinsamen Interessen der betreffenden Eisenbahninhaber,
b. im Hinblick auf die Gemeinschaft zwischen den öffentlichen Interessen der Bevölkerungen je ihrer Staaten.

Die Rechtspflicht zu internationalem Zusammenwirken besteht für die Staatsorganisationen im Hinblick auf die Gemeinschaft zwischen den öffentlichen Interessen der verschiedenen Staatsbevölkerungen.[4]

Der internationale Eisenbahnverkehr vollzieht sich nicht ausschliefslich durch die Handlungen der Eisenbahn- oder Staatsorganisationen, sondern auf Anregung und unter Mitwirkung eigener Handlungen der einzelnen Verkehrs- und

[3] Weil die Eisenbahnorganisationen und bezw. die Eisenbahnstrecken derselben regelmäfsig auf das Staatsgebiet beschränkt sind.

[4] In gewissem Grade auch im Hinblick auf die das öffentliche Interesse berührende internationale Gemeinschaft der Interessen der Eisenbahninhaber.

Transportinteressenten, welche in den Bevölkerungen der einzelnen Staaten inbegriffen sind und unter sich in internationaler Wechselbeziehung stehen. Die eigenen Handlungen der internationalen Verkehrs- und Transportinteressenten, welche eine nicht selbständig organisierte internationale offene Vielheit mit einheitlichem internationalem öffentlichem Verkehrsinteresse bilden, sind abhängig und werden beeinflufst von den Plänen, welche die Staatsorganisationen oder die Eisenbahnorganisationen in pflichtmäfsiger Wahrnehmung der Gemeinsamkeit zwischen den diesseitigen und den jenseitigen öffentlichen Interessen gemeinsam aufstellen, und welche behufs ihrer Inwirksamkeitsetzung öffentlich bekannt gemacht werden.

Indem die Staatsorganisationen und Eisenbahnorganisationen gemeinsam aufgestellte Pläne in Wirksamkeit setzen, an deren konkreten Pflichtinhalt dieselben für die Zukunft materiell und formell gebunden werden, begründen sie für sich eine Rechtspflicht zur Wahrnehmung jenes einheitlichen internationalen öffentlichen Verkehrsinteresses der internationalen Verkehrsinteressenten nach Mafsgabe des konkreten Inhaltes dieser Pläne. Die Wahrnehmung dieser Rechtspflicht liegt ihnen unabhängig von der Fortdauer des öffentlichen Interesses der Staatsbevölkerung an der Befolgung des Planes ob, und diese so begründete neue Rechtspflicht geniefst rechtlich im Konfliktsfalle den Vorrang vor den anderen auf die betreffende Angelegenheit bezüglichen Rechtspflichten jener Organisationen.

Für die Eisenbahnorganisationen kann eine Rechtspflicht zur Wahrnehmung des internationalen einheitlichen öffentlichen Verkehrsinteresses des internationalen Verkehrspublikums aufserdem auch durch Anordnung, bezw. durch international gemeinsamen Plan der übergeordneten Staatsorganisationen auferlegt und umgekehrt durch solche autoritative Anordnung auch eine derartige von den Eisenbahnorganisationen selbst durch international gemeinsamen Plan begründete Rechtspflicht wieder aufser Geltung gesetzt werden.

Durch die Inwirksamkeitsetzung eines gemeinsamen Planes der Staatsorganisationen, bezw. der Eisenbahnorganisationen können selbständige Rechtspflichten der Staatsorgane, bezw. der Eisenbahnorgane und durch Inwirksamkeitsetzung eines gemeinsamen Planes der Staatsorganisationen ferner selbständige Rechtspflichten von Eisenbahnorganen und Unterthanen (Eisenbahnorganisationen, physischen Personen u. s. w.) begründet werden.

Eine Rechtspflicht der Staatsorganisationen oder Eisenbahnorganisationen zur Wahrnehmung des internationalen einheitlichen öffentlichen Verkehrsinteresses kann nicht blofs durch den gemeinsam bestimmten und sodann in Geltung gesetzten konkreten Pflichtinhalt eines gemeinsamen Planes für das zukünftige Verfahren und Zusammenwirken derselben, sondern auch durch die gemeinsame Schaffung einer dauernd organisierten Vereinigung jener Organisationen und die gemeinsame Setzung und Bestimmung des Zweckes dieser organisierten Vereinigung formell und je nach dem Grade der Konkretheit des Zweckes materiell begründet werden.

Weil aber die bei Herstellung des gemeinsamen Planes oder der organisierten Vereinigung für die einzelnen Organisationen bereits bestehenden Rechtspflichten in Kollision mit der durch jene Akte neu begründeten Rechtspflicht geraten können und alsdann hinter der letzteren zurückstehen müssen, so erfordert die Rücksicht auf die gehörige Wahrnehmung der ersteren Rechtspflichten, und ist in internationalen Verhältnissen allgemein üblich, dafs die materielle Bindung der einzelnen Organisationen durch solche gemeinsame Pläne oder durch die Zwecksetzung solcher organisierten Vereinigungen immer auf eine gewisse Zeitdauer beschränkt wird, sei es, dafs unmittelbar gemeinsam eine bestimmte Zeitdauer der materiellen Bindung festgesetzt und spätere Erneuerung ins Auge gefafst, oder dafs den einzelnen Organisationen ein einseitiges Rücktritts- oder Kündigungsrecht vorbehalten wird.

§ 26.

VI. Die räumlich-sachliche Beschränkung

des Thätigkeits- und Leistungsbereichs der einzelnen Staatsorganisation auf das Staatsgebiet, der einzelnen Eisenbahnorganisation auf die einzelne Eisenbahnstrecke und das Erfordernis der Entfaltung von Thätigkeit und Wirksamkeit in räumlich-sachlich internationaler Erstreckung behufs Wahrnehmung der Interessen, welche die Staatsorganisationen und die Eisenbahnorganisationen in Beziehung auf das internationale Eisenbahnwesen und den internationalen Eisenbahnverkehr wahrzunehmen verpflichtet sind oder verpflichtet werden.

Behufs Wahrnehmung der Interessen, welche die einzelne Staatsorganisation und die einzelne Eisenbahnorganisation in Beziehung auf das internationale Eisenbahnwesen und den internationalen Eisenbahnverkehr wahrzunehmen verpflichtet ist oder verpflichtet wird, bedarf es der Entfaltung von Thätigkeit und Wirksamkeit in räumlich-sachlich internationaler Erstreckung. Der Leistungsbereich der einzelnen Staatsorganisation aber ist räumlich-sachlich auf das Staatsgebiet, der Leistungsbereich der einzelnen Eisenbahnorganisation auf ihre selten erheblich über die Staatsgrenzen hinausführende Strecke beschränkt.

Um ihrer Rechtspflicht zu genügen, mufs daher die einzelne Staatsorganisation, bezw. die einzelne Eisenbahnorganisation entweder:

a. ein entsprechendes unmittelbares Zusammenwirken der Staatsorganisationen, bezw. der Eisenbahnorganisationen, welche zusammen in der Lage sind, über die ganze in Betracht kommende räumlich internationale Strecke hin die erforderliche Wirksamkeit zu entfalten, oder

b. die Schaffung von Organisationen oder Organen mit

einem über die ganze internationale Strecke ausgedehnten Wirkungsbereich[1] oder

c. die Ausdehnung des Wirkungsbereichs einer bestehenden Organisation oder eines bestehenden Organes über die ganze internationale Strecke

herbeiführen.

Die einander koordinierten Staatsorganisationen und ebenso die einander koordinierten Eisenbahnorganisationen vermögen jede der obigen drei Alternativen nur im Wege vereinbarten Zusammenwirkens herbeizuführen. Aufserdem können die Staatsorganisationen, welche den Eisenbahnorganisationen übergeordnet sind, den letzteren das erforderliche Zusammenwirken oktroyieren, oder im Wege der Oktroyierung Organisationen oder Organe schaffen, welche die Funktionen der Eisenbahnorganisationen für den ganzen internationalen Bereich wahrnehmen, oder den Leistungsbereich der einzelnen Eisenbahnorganisation oder gewisser Organe einer einzelnen Eisenbahnorganisation über die ganze internationale Strecke ausdehnen.

Je bezüglich ihrer Funktionskreise[2] erwächst den Staatsorganisationen und bezw. den Eisenbahnorganisationen die Rechtspflicht, durch Zusammenwirken je nach Umständen die eine oder die andere der obigen Alternativen und dadurch die erforderliche Wahrnehmung der betreffenden Funktionen in internationaler Erstreckung herbeizuführen.

Von der Rechtspflicht der Staats- und bezw. der Eisenbahnorganisationen bei unmittelbarem Zusammenwirken, mag dies sich auf gegenwärtige konkrete Handlungen beschränken

---

[1] Regelmäfsig tritt in solchem Falle eine Teilung bezüglich der verschiedenen Funktionsarten dergestalt ein, dafs z. B. die allgemeine Regelung und einzelne Verwaltungsmafsnahmen für den ganzen internationalen Bereich der einen internationalen Organisation, dem einen internationalen Organe zustehen, dafs aber im übrigen die Verwaltung je für den Teilbereich der verschiedenen Einzelorganisationen diesen verbleibt.

[2] In der Verteilung der auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Funktionskreise zwischen der Eisenbahnorganisation einerseits und der ihr übergeordneten Staatsorganisation andererseits tritt im Laufe der verschiedenen Eisenbahnperioden eine gewisse Verschiebung und zwar im Sinne einer Erweiterung der der Staatsorganisation zufallenden Funktionen ein.

oder durch gemeinsam festgestellten Plan für die Zukunft generell geregelt sein, ist oben gehandelt.

Aus dem Zwecke, zu welchem die zweite und dritte Alternative herbeigeführt werden, folgt, dafs für die betreffende internationale Organisation oder das internationale Organ in der zweiten Alternative und für die Einzelorganisation oder das Einzelorgan in der dritten Alternative die Rechtspflicht zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen internationalen Fnnktionen von vornherein begründet wird, und zwar je nachdem die Rechtspflicht zur Wahrnehmung der gemeinsamen internationalen Interessen der hinter den verschiedenen Eisenbahnorganisationen stehenden Eisenbahninhaber (der sogenannten gemeinsamen eigenen Interessen) und die Rechtspflicht zur Wahrnehmung der internationalen Gemeinschaft in Beziehung auf die diesseitigen und die jenseitigen öffentlichen Interessen am internationalen Eisenbahnwesen und -verkehr.

Insoweit durch die ihnen übertragenen internationalen Funktionen öffentliche Interessen wahrzunehmen sind, welche gleichzeitig eigene Handlungen der internationalen Verkehrsinteressenten voraussetzen und erheischen, erwächst für sie aus denselben Gründen, aus welchen diese Folge — wie oben ausgeführt — bezüglich der einzelnen zusammenwirkenden Organisationen eintritt, die Rechtspflicht zur Wahrnehmung des international einheitlichen öffentlichen Verkehrsinteresses der internationalen Verkehrsinteressenten.

§ 27.

VII. Die internationalen Organisationen und Organe in Beziehung auf das internationale Eisenbahnwesen einerseits und die internationale Ausdehnung des Wirkungsbereichs einer bestehenden einzelnen Staats- oder Eisenbahnorganisation, bezw. des Organes einer solchen andererseits.

Die beiden Alternativen der Überschrift unterscheiden sich dadurch, dafs die internationale Organisation, bezw. die

internationalen Organe die verschiedenen einzelnen Staatsorganisationen, bezw. Eisenbahnorganisationen vertreten und höchstens ein eigenes Recht auf diese Vertretung haben.

Hingegen bei der internationalen Ausdehnung des Wirkungsbereiches einer bestehenden einzelnen Organisation, bezw. eines Organes derselben im Sinne der zweiten Alternative erwirbt die betreffende einzelne Organisation ein eigenes Recht auf die Entfaltung der betreffenden Wirksamkeit in dem Bereich, welcher an sich den Bereich einer anderen einzelnen Organisation ausmacht, und schliefst insoweit das eigene Recht der letzteren Organisation aus oder tritt konkurrierend neben dasselbe.

§ 28.

VIII. Die internationalen Organisationen und Organe in Beziehung auf das internationale Eisenbahnwesen.

Die internationalen Organisationen bilden immer nur dauernd organisierte Vereinigungen der koordinierten Einzelorganisationen, in welchen keine übergeordnete einheitliche Gewalt geschaffen, sondern der Koordinationscharakter aufrecht erhalten wird. Diese internationalen Vereinigungen und Verbände haben mancherlei Organe für die Erledigung der Vereinsaufgaben: Vereinsorgane. Als Vereinsorgane können aber nicht blofs besonders hierzu geschaffene Organe (unmittelbare Vereinsorgane),[1] sondern auch eine oder die andere Einzelorganisation, bezw. gewisse Organe einer Einzelorganisation (mittelbare Vereinsorgane)[2] funktionieren.

Nach der Natur der internationalen Eisenbahnangelegenheiten und der Verteilung der darauf bezüglichen Funktionen zwischen den Staatsorganisationen einerseits und den Eisenbahnorganisationen andererseits werden hauptsächlich von

[1] Z. B. das Vereinsbureau des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

[2] Z. B. die Königlich Preufsische Eisenbahndirektion zu Berlin als geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

den Eisenbahnorganisationen, seltener von den Staatsorganisationen internationale dauernd organisierte Vereine und Verbände für Eisenbahnangelegenheiten gebildet. Nicht ausgeschlossen ist aber auch die Bildung solcher internationaler Vereine aus Staats- und Eisenbahnorganisationen.[3]

Im Gegensatz zu den internationalen Vereinigungen, welche selbständig durch ihre Satzungen ihre Aufgaben und Zwecke bestimmen und verändern können, sind die internationalen Organe nur zur Vollziehung der Aufgaben berufen, welche ihnen unabhängig von ihrem Willen in einem von den beteiligten Organisationen gemeinsam festgestellten Programm gestellt sind.

Die internationalen Organe sind durch Zusammenwirken der beteiligten Organisationen entweder: a. besonders geschaffen (unmittelbar internationale Organe),[4] b. oder es ist auf jene Weise eine bestehende Einzelorganisation oder ein bestehendes Organ einer Einzelorganisation mit der Wahrnehmung der in dem gemeinsamen Programm festgestellten Obliegenheiten betraut (mittelbar internationale Organe).[5]

---

[3] Dies ist z. B. der Fall bei dem (internationalen) „Congrès des Chemins de fer". (Vgl. bezüglich der Einrichtungen und Wirksamkeit desselben das „Bulletin de la Commission internationale du Congrès des Chemins de fer"). Der Congrès ist als Verein zu betrachten, insofern er eine geregelte Teilnehmerschaft, ein besonderes Statut und besondere Organe, sowie ein festes Reglement für die in mehrjährigen Zwischenräumen stattfindenden Sitzungen (bis jetzt 4: Brüssel 1885, Mailand 1887, Paris 1889, Petersburg 1892) besitzt.

[4] Das unmittelbar internationale Organ kann unmittelbar durch Zusammenwirken der mehreren Organisationen oder auf Grund eines gemeinsamen Beschlusses und Auftrages der mehreren Organisationen durch eine derselben, bezw. durch ein Organ einer derselben geschaffen werden. In letzterer Weise ist das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern durch den Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Ausführung des gemeinsamen Beschlusses der beteiligten Staaten (Int. Berner Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr Art. 57) und des von jenen dem Schweizerischen Bundesrate erteilten Auftrages (internationales Reglement, betr. die Errichtung eines Zentralamtes Art. 1) organisiert worden.

[5] So ist z. B. der Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft nach dem vorerwähnten internationalen Berner Übereinkommen über den

Die internationalen Organe können von den Eisenbahnorganisationen oder von den Staatsorganisationen gebildet sein und letzteren Falles internationale Funktionen der Staatsorganisationen oder kraft Oktroyierung solche der Eisenbahnorganisationen zu versehen haben. —

Die Funktionen der internationalen Vereine und der internationalen Organe sind internationale Funktionen, d. h. Funktionen, welche nicht an sich dem Funktionsbereiche einer einzelnen Organisation angehören. Sie unterscheiden sich dadurch von den Funktionen, welche dem eigenen Bereiche der einzelnen Organisation und der Organe derselben angehören, welche die einzelnen Organisationen, bezw. die selbständig pflichtigen Organe derselben aber in Gemäfsheit eines internationalen Planes, in Gemäfsheit einer internationalen Regelung [6] wahrzunehmen haben.

Aufgabe des internationalen Vereins ist:

1. die Normsetzung, Organisation, Verwaltung, Rechtsprechung in den inneren Vereinsangelegenheiten, in den Verhältnissen der Vereinsmitglieder als solcher zu dem Verein und einheitliche Vertretung des Vereines in dessen Angelegenheiten gegenüber Dritten.

Aufgaben der internationalen Vereine, welche hierbei durch einzelne Vereinsorgane vertreten werden können und für welche dies gewissermafsen äufsere Vereinsangelegenheiten sind, und Aufgaben der internationalen Organe sind je nach Mafsgabe ihrer Zuständigkeit:

2. Feststellung von Normen für eigene Angelegenheiten der Einzelorganisationen, welche diese sodann als für sich, bezw. für ihre Organe, oder für ihre Unterthanen verbindlich in Wirksamkeit setzen müssen. [7] — Kontrolle der Befolgung

---

internationalen Eisenbahnfrachtverkehr von den daran beteiligten Staaten und nach den Gotthardeisenbahnverträgen von Deutschland, der Schweiz und Italien mit der Wahrnehmung verschiedener gemeinsam festgestellter internationaler Obliegenheiten betraut worden.

[6] Die internationale Regelung kann durch Zusammenwirken der einzelnen Organisationen oder durch einen hierzu zuständigen internationalen Verein derselben, möglicherweise sogar durch ein hierzu zuständiges internationales Organ gesetzt sein.

[7] Nach Inwirksamkeitsetzung dieser Normen liegt auch hier mate-

dieser Normen. — Bestimmung, Regulierung, Ausgleichung der die Eisenbahnfahrzeuge betreffenden Beziehungen und der finanziellen Beziehungen, welche sich aus der internationalen Erstreckung der Wirksamkeit zwischen den Einzelorganisationen ergeben. — Entscheidung der Rechtsstreitigkeiten, welche sich aus der internationalen Erstreckung der Wirksamkeit zwischen den Einzelorganisationen ergeben, und zwar entweder nur der Rechtsstreitigkeiten, welche von dem internationalen Verein oder von dem internationalen Organe selbst ausgegangene Normen, oder auch solcher Rechtsstreitigkeiten, welche andere Rechtsnormen betreffen.

3. Entscheidung von Ansprüchen, welche die internationalen Verkehrsinteressenten, die internationalen Transportinteressenten, gewisse Gruppen solcher und bezw. die Vertreter derselben im Hinblick auf die Interessen am internationalen Eisenbahnverkehr gegen die Einzelorganisationen erheben, und zwar

a. als Rechtsansprüche im engeren Sinne wegen Verstofs (unrichtiger Anwendung, Nichtanwendung) gegen bestehende Rechtsnormen;

b. im Hinblick auf die Rechtspflichten der Einzelorganisationen zur Wahrnehmung jener Interessen im internationalen Eisenbahnverkehr.

4. Verwaltungskontrolle und eventuell unmittelbare Vertretung der Interessen am internationalen Eisenbahnverkehr gegenüber den Einzelorganisationen, welche zur Wahrnehmung dieser Interessen verpflichtet sind. —

Die internationale Erstreckung der Wirksamkeit im Eisenbahnwesen über den Bereich der Einzelorganisation wird erforderlich:

a. Bezüglich der Verwaltungs- und Betriebsverhältnisse.

---

rielle und je nachdem formelle Bindung der Einzelorganisationen vor. Auch hier ist also Kollision der Pflichten der Einzelorganisation möglich. Dieser kann die Einzelorganisation möglicherweise aber durch die Art der Ausübung ihres Stimmrechtes im internationalen Verein vorbeugen. Sie kann dieselbe auf eine gewisse Zeitdauer durch Austritt aus dem internationalen Verein, bezw. durch Rücktritt von der Mitwirkung zur Aufrechterhaltung des internationalen Organes beschränken.

Internationale Beziehungen der Einzelorganisationen zu einander.

b. Bezüglich der Transportverhältnisse. Internationale Beziehungen der Transportinteressenten zu den Einzelorganisationen oder zu mehreren Einzelorganisationen. Dieselben führen mittelbar weitere internationale Beziehungen der Einzelorganisationen zu einander herbei.

c. Bezüglich der internationalen Verkehrsverhältnisse. Internationale Beziehungen der Verkehrsinteressenten zu einander. Dieselben führen mittelbar internationale Beziehungen der Transportinteressenten zu den Einzelorganisationen und noch mittelbarer internationale Beziehungen der Einzelorganisationen zu einander herbei.

§ 29.

IX. Die internationale Ausdehnung des Wirkungsbereiches

einer bestehenden einzelnen Staats- oder Eisenbahnorganisation, bezw. gewisser Organe derselben in den Wirkungsbereich einer anderen einzelnen Organisation.

Mancherlei Verhältnisse dieser Art werden im Hinblick auf das internationale Eisenbahnwesen herbeigeführt:

1. Für die einzelne Staatsorganisation. Z. B. Anlage eines Grenzzollamtes bei der im Gebiete der anderen Staatsorganisation belegenen Grenzeisenbahnstation. Recht der ersteren Staatsorganisation mafsgebend für das Zollverfahren, für die persönliche Rechtsstellung der im fremden Staatsgebiete wohnhaften Zollbeamten, für die Beamtendisciplin über dieselben u. s. w. Ausdehnung gewisser Reglements, der Bahnpolizei der einen Staatsorganisation auf eine Eisenbahn(Grenz-)strecke im anderen Staatsgebiete. — Rechtliche Geltung des Währungsgeldes der einen Staatsorganisation im Verkehr der auf dem anderen Staatsgebiete belegenen Eisenbahngrenz- und Zollstation u. s. w.

2. Für die einzelne Eisenbahnorganisation. Gemeinschaftlicher Grenzbahnhof. Mitbenutzung des fremden Grenz-

bahnhofes. Betrieb auf der fremden Grenzstrecke bis zu der im fremden Staatsgebiete belegenen Grenzeisenbahnstation. Betrieb oder Mitbetrieb auf der im fremden Staatsgebiete belegenen Strecke einer anderen Eisenbahnorganisation. Übernahme der gesamten Funktionen einer anderen Eisenbahnorganisation,[1] deren Strecke in fremdem Staatsgebiete belegen ist.[2] Diese internationale Ausdehnung der Wirksamkeit einer Eisenbahnorganisation in den Bereich einer anderen Eisenbahnorganisation kann auf Grund mannigfach verschiedener Rechtsverhältnisse zwischen den beteiligten Eisenbahnorganisationen statthaben.[3] Regelmäfsig können derartige Rechtsverhältnisse aber nur unter Zustimmung der fremden Staatsorganisation hergestellt und bezw. wirksam gemacht werden.

§ 30.

X. Zeitliche und rechtliche Priorität

der Rechtspflicht der einzelnen (Staats- oder Eisenbahn-) Organisation gegenüber dem international gemeinsamen oder international einheitlichen öffentlichen Interesse am internationalen Eisenbahnverkehr innerhalb des Leistungsbereichs der einzelnen Organisation vor der Rechtspflicht gegenüber dem innerstaatlich öffentlichen und vor der Rechtspflicht gegenüber dem individuellen Interesse der Eisenbahninhaber.

Regelmäfsig ist die einzelne Staatsorganisation und die einzelne Eisenbahnorganisation innerhalb ihres einzelnen (inner-

---

[1] Die Trennung in zwei Organisationen bleibt trotzdem bestehen, einmal weil die verschiedenen Eisenbahnen in verschiedenem Eigentum bleiben, und zweitens weil die Eigentümer der Eisenbahn, deren Funktionen übernommen sind, fortgesetzt gesondert festgestellten finanziellen Ertrag beziehen.

[2] In diesem Falle verlangt die fremde Staatsorganisation regelmäfsig Bestellung eines besonderen Repräsentanten der Eisenbahnorganisation in dem und für das Staatsgebiet jener.

[3] Selbstverständlich ist eine derartige Ausdehnung der Wirksamkeit

staatlichen) Leistungsbereiches zunächst verpflichtet, das innerstaatliche öffentliche Interesse, und aufserdem die einzelne Eisenbahnorganisation zunächst verpflichtet, das individuelle Interesse der Eisenbahninhaber wahrzunehmen. Erst nachträglich wird durch Zusammenwirken verschiedener Organisationen die Rechtspflicht zur Wahrnehmung gemeinschaftlicher oder einheitlicher internationaler Interessen und zwar mit Vorrang vor jenen ersteren Rechtspflichten, aber für eine zeitlich beschränkte Dauer begründet.

Allein es kann durch Zusammenwirken verschiedener Organisationen auch von vornherein für die einzelne (Staats- oder Eisenbahn-)Organisation die Rechtspflicht zur Wahrnehmung gemeinschaftlicher oder einheitlicher internationaler Interessen innerhalb ihres einzelnen (innerstaatlichen) Leistungsbereiches dergestalt begründet werden, dafs die anderen oben erwähnten Rechtspflichten für die einzelne Organisation nur in der durch das Bestehen jener vorgehenden Rechtspflicht bedingten Beschränkung zur Entstehung gelangen. Dabei kann die einzelne Organisation an die Wahrnehmung jener gemeinschaftlichen oder einheitlichen internationalen Interessen materiell entweder ohne jede zeitliche Einschränkung, also dauernd, oder nur für einen unmittelbar bestimmten oder mittelbar von ihr[1] zu bestimmenden Zeitraum gebunden sein.

Derartig ursprünglich kann ferner die Rechtspflicht zur Wahrnehmung internationaler Interessen innerhalb ihres Leistungsbereichs nicht blofs für die einzelne Organisation selbst, sondern auch selbständig für gewisse Organe oder Unterthanen derselben begründet werden.

1. So binden verschiedene Staatsorganisationen, welche die Herstellung je der in ihrem Bereich gelegenen Teile einer internationalen Eisenbahnlinie im Hinblick auf den inter-

---

in den Bereich einer anderen Eisenbahnorganisation auch dann möglich und sogar häufiger, wenn die letztere Eisenbahnorganisation demselben Staat angehört, wie die erstere, es sich also nicht um internationale Erstreckung der Wirksamkeit handelt.

[1] Durch einseitigen Rücktritt oder einseitige Kündigung.

nationalen Eisenbahnverkehr vereinbaren, sich und eventuell die ihnen untergeordneten Eisenbahnorganisationen bisweilen gleichzeitig durch gemeinsame Bestimmungen bezüglich der künftigen Wahrnehmung der internationalen Interessen am Eisenbahnverkehr innerhalb ihres Leistungsbereichs. Eine dauernde materielle Bindung wird aus solcher Veranlassung insbesondere dann begründet, wenn die Vereinbarung a. von der einen Staatsorganisation der anderen z. B. in einem Friedensschlufs, b. oder von einer weiteren Vereinigung von Staatsorganisationen (z. B. auf einem europäischen Kongresse) in deren Interesse den einzelnen unmittelbar beteiligten Staatsorganisationen oktroyiert worden ist.

2. So kann ferner für eine einzelne Staatsorganisation, deren Organe und die ihr untergeordnete Eisenbahnorganisation bezüglich der künftigen Wahrnehmung der internationalen Interessen am Eisenbahnverkehr innerhalb ihres Leistungsbereiches eine materielle Bindung von vornherein und dauernd durch gemeinsam festgesetzte Bestimmungen begründet werden, wenn die Herstellung (oder der Betrieb auf) der Eisenbahnstrecke in ihrem Leistungsbereiche durch die Mitwirkung anderer Staatsorganisationen u. s. w., insbesondere durch die pekuniäre Beihülfe derselben erst ermöglicht wird. Namentlich in diesem letzteren Falle kann auch eine Rechtspflicht der betreffenden einzelnen Organisation von vornherein nicht blofs im Hinblick auf die gemeinschaftlichen oder einheitlichen öffentlichen internationalen Interessen, sondern auch im Hinblick auf die gemeinschaftlichen individuellen (pekuniären) internationalen Interessen der subventionierenden Organisationen begründet werden.

Mit Rücksicht auf die Ursprünglichkeit und namentlich die unbegrenzte Dauer der im Konfliktsfalle vorgehenden[2] Rechtspflicht zur Wahrnehmung der internationalen Interessen

[2] Natürlich geht dieselbe nur nach Mafsgabe des konkreten Pflichtinhaltes der gemeinsamen Bestimmungen vor, und kann nach letzteren in gewissem Umfange auch der Vorrang der anderweiten Rechtspflichten begründet sein. So z. B. nach den Gotthardeisenbahnverträgen der Vorrang der Rechtspflicht der Schweiz in Beziehung auf die Landesverteidigung.

erhalten in diesem Falle auch die auf ihren eigenen Leistungsbereich beschränkten Funktionen der einzelnen Organisation oder gewisse Funktionen dieser Art einen internationalen Charakter, werden internationale Funktionen. Insofern werden in diesem Falle die pflichtige Einzelorganisation, die pflichtigen Organe und Unterthanen derselben mittelbar internationale Organe.

§ 31.

XI. Die Rechtspflicht einer Eisenbahnorganisation mit international ausgedehntem eigenen Wirkungsbereich.

Ausnahmsweise kommen Eisenbahnorganisationen mit international ausgedehnter eigener Strecke und mit international ausgedehntem eigenem Wirkungsbereiche vor. Ohne Zusammenwirken mit einer koordinierten Organisation vermag eine solche Eisenbahnorganisation allein ihre Rechtspflichten zur Wahrnehmung von Interessen im Hinblick auf den auf ihre Strecke beschränkten internationalen Eisenbahnverkehr zu erfüllen. Allein wenn die Eisenbahnorganisation gleichzeitig eine international gemeinschaftliche Organisation ist, so besteht die Möglichkeit, dafs die Rechtspflicht zur Wahrnehmung des einheitlichen individuellen Interesses der Eisenbahninhaber mit der Rechtspflicht zur Wahrnehmung der diesseitigen und der jenseitigen öffentlichen Interessen kollidiere, und dafs die Kollision auch wegen des gleichzeitigen Gegensatzes zwischen den diesseitigen und den jenseitigen öffentlichen Interessen dauernd unlösbar sei. Wenn die Eisenbahnorganisation aber ausschliefslich der einen Staatsorganisation angehört, bezw. unterthänig ist, so bleibt die Möglichkeit, dafs die Rechtspflicht zur Wahrnehmung des einheitlichen individuellen Interesses der Eisenbahninhaber dauernd unlösbar mit der Rechtspflicht zur Wahrnehmung des diesseitigen oder des jenseitigen öffentlichen Interesses kollidiere, weil die letzteren Interessen dauernd gegensätzlicher Art sind.

§ 32.

XII. Die Teilung der Pflichten und Befugnisse zur Wahrnehmung von Interessen und zur Erfüllung von Aufgaben im Hinblick auf das internationale Eisenbahnwesen und den internationalen Eisenbahnverkehr. Normsetzung, Normvollziehung, Normanwendung.

Vielfach findet im Hinblick auf die Aufgaben und Erfordernisse des internationalen Eisenbahnwesens und Eisenbahnverkehrs eine Theilung der Pflichten und Befugnisse statt. Insbesondere erfolgt vielfach:

1. die Aufstellung eines international gemeinsamen Planes, die international gemeinsame Regelung und Normsetzung durch Zusammenwirken der verschiedenen Staaten, bezw. Eisenbahnorganisationen ad hoc oder durch eine dauernd organisierte internationale Vereinigung dieser Organisationen oder auch wohl durch ein internationales Organ. Hingegen erfolgt:

2. die Vollziehung und Anwendung jener internationalen Normen zwar möglicherweise auch

a. durch die dauernd organisierte internationale Vereinigung solcher Organisationen, bezw. durch bestimmte Organe dieser internationalen Vereine, oder

b. durch (unmittelbar oder mittelbar) internationale Organe, aber in vielen Fällen auch nur

c. durch die einzelnen Organisationen, bezw. durch einzelne Organe oder durch gewisse Arten von Organen der einzelnen Organisationen.

§ 33.

XIII. Die Sicherung der Erfüllung vorgehender Rechtspflichten

der einzelnen (Staats- oder Eisenbahn-) Organisation zur Wahrnehmung internationaler Interessen im Falle des Konfliktes derselben mit anderen Rechtspflichten.

1. Im Falle des Konfliktes der vorgehenden Rechtspflicht einer Eisenbahnorganisation zur Wahrnehmung internationaler Interessen mit der Rechtspflicht derselben zur Wahrnehmung individueller Interessen der Eisenbahninhaber, und im Falle des Konfliktes der vorgehenden Rechtspflicht einer Eisenbahnorganisation zur Wahrnehmung international einheitlicher öffentlicher Interessen mit der Rechtspflicht derselben zur Wahrnehmung international gemeinschaftlicher individueller Interessen von Eisenbahninhabern stellt möglicherweise die der Eisenbahnorganisation übergeordnete Staatsorganisation ihre Autorität für die Herbeiführung der Erfüllung der vorgehenden Rechtspflicht zur Verfügung.

Die übergeordnete Staatsorganisation wird dies sicher thun, wenn es sich um einen Konflikt der vorgehenden Rechtspflicht einer Eisenbahnorganisation zur Wahrnehmung gemeinschaftlicher diesseitiger und jenseitiger öffentlicher Interessen am internationalen Verkehr mit der Rechtspflicht derselben zur Wahrnehmung international gemeinschaftlicher individueller Interessen von Eisenbahninhabern oder allein der individuellen Interessen derjenigen Eisenbahninhaber handelt, für welche die Eisenbahnorganisation geschaffen ist.

2. Die Eisenbahnorganisation und die Staatsorganisation werden im Konfliktsfalle der vorgehenden Rechtspflicht zur Wahrnehmung internationaler Interessen thatsächlich vor den anderen Rechtspflichten genügen, wenn sie vor die bestimmte Aussicht gestellt sind, dafs anderen Falles in Zukunft nicht blofs in einem einzelnen Falle, sondern überhaupt und in ungezählten Fällen die Interessen, welche sie pflichtwidrig

bevorzugt haben, von den anderen einzelnen Eisenbahnorganisationen, bezw. Staatsorganisationen, nicht mehr werden wahrgenommen werden, auch wenn dies an sich Rechtspflicht der letzteren wäre, und dafs infolgedessen durch die pflichtwidrige Bevorzugung auf die Dauer die so bevorzugten Interessen überwiegend werden geschädigt werden.

3. Die Staatsorganisation wird im Konfliktsfalle der vorgehenden Rechtspflicht zur Wahrnehmung internationaler Interessen thatsächlich um so sicherer vor den anderen Rechtspflichten genügen, je gröfser neben der wachsenden Intensität der in Betracht kommenden internationalen Interessen die Zahl der an der Wahrnehmung dieser internationalen Interessen interessierten Angehörigen des betreffenden Staates, und je mehr die Handlungsweise der Staatsorganisation durch die Interessen der gesamten Staatsbevölkerung bestimmt wird.

4. Der vorgehenden Rechtspflicht zur Wahrnehmung internationaler Interessen wird im Konfliktsfalle thatsächlich um so vollkommener vor den anderen Rechtspflichten genügt werden, je mehr selbständige Rechtspflichten der einzelnen Organe und der Unterthanen der einzelnen (Eisenbahn- oder Staats-)Organisationen in Beziehung auf jene internationalen Interessen begründet werden, und je mehr eine *persönliche internationale Verantwortlichkeit* der jeweiligen Träger eines jeden Organes der (Eisenbahn- oder Staats-) Organisationen ausgebildet und entwickelt wird, welchem als leitendem Organ oder als selbständig pflichtigem Organe die Erfüllung jener Rechtspflichten speciell obliegt.

5. Die (gemeinsame) Erschaffung und das dauernde objektive Bestehen von sachlichen Einrichtungen für den internationalen Verkehr trägt dazu bei, dafs die rechtspflichtigen Organisationen, Organe u. s. w. ihren internationalen Rechtspflichten genügen.

6. Der Umstand, dafs zweierlei Arten von Organisationen im Hinblick auf das internationale Eisenbahnwesen zu wirken berufen sind, und dafs die Eisenbahnorganisationen fortgesetzt und vielfach im Einklang mit ihren (gemeinschaftlichen) eigenen Interessen die internationalen Obliegenheiten

wahrnehmen, trägt dazu bei, dafs die Staatsorganisationen ihren diesbezüglichen Rechtspflichten auch nachkommen.[1]

[1] Ein öffentlicher Rechtszustand besteht in den einzelnen Staaten, insoweit anerkannt, wirklich und dauernd gesichert ist, dafs die staatlichen Machtmittel öffentlichen Gemeinschaftszwecken dienen. Dieser öffentliche Rechtszustand besteht in den einzelnen Staaten, obwohl die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dafs die staatlichen Machtmittel nicht im Dienste von Gemeinschaftszwecken, sondern seitens derer, welche über diese staatlichen Machtmittel verfügen, im Dienste individueller Interessen verwendet werden. Der öffentliche Rechtszustand im Staate ist also kein Ausflufs der staatlichen Machtorganisation und des staatlichen Machtzwanges, sondern der öffentliche Rechtszustand im Staate hat seine Grundlage darin, dafs durch die gesamte Entwickelung und Gestaltung der Verhältnisse und durch die Zusammensetzung und Art der Wirksamkeit der staatlichen Organisation thunlichst gesichert wird, dafs die staatliche Macht thatsächlich fortgesetzt im Dienste der Gemeinschaft verwendet wird. Auch in internationalen Verhältnissen entsteht ein internationaler öffentlicher Rechtszustand, insoweit als anerkannt und durch die Entwickelung der Verhältnisse und den Zusammenhang der Einrichtungen u. s. w. dauernd gesichert und wirklich wird, dafs die verschiedenen staatlichen Organisationen und Organe international öffentlichen Gemeinschaftszwecken zu dienen haben. Die Grundlage des öffentlichen Rechtszustandes ist also in beiden Fällen die nämliche, und aus dem Fehlen einer internationalen den Staaten übergeordneten Zwangsgewalt kann nicht die Unmöglichkeit eines internationalen öffentlichen Rechtszustandes gefolgert werden.

Zweiter Teil.

Besondere Ausführungen.

---

§ 34.

Vorbemerkung.

Es ist oben dargelegt worden, dafs die Entwickelung des internationalen Eisenbahnwesens und Eisenbahnverkehrs in den verschiedenen Epochen gleichzeitig unter dem Einflufs der eigenen Interessen der Eisenbahnen, der diesseitigen und der jenseitigen öffentlichen Interessen und der internationalen öffentlichen Interessen am internationalen Eisenbahnverkehr erfolgt ist, dafs aber die verschiedenen Epochen sich nach dem Vorwiegen des Einflusses der einen oder der anderen Interessen unterscheiden.

Es ist ferner dargelegt worden, dafs in allen Epochen gleichzeitig die Eisenbahnorganisationen und die Staatsorganisationen Träger jener Entwickelung waren, dafs aber in den verschiedenen Epochen der Anteil, welchen die eine oder die andere Art von Organisationen an der Entwickelung hatte, ein verschieden grofser war, und dafs die Eisenbahnorganisationen in der ersten Epoche in weitgehender Selbständigkeit, in den späteren Epochen aber mehr in Abhängigkeit von den Staatsorganisationen und beziehungsweise in Zusammenwirken mit denselben die Entwickelung beeinflufsten. Dementsprechend ging die Bildung und Entwickelung des internationalen Eisenbahnrechtes in der ersten Periode vorwiegend selbständig von den Eisenbahnorganisationen, in den späteren Perioden aber mehr und mehr von den Staatsorganisationen und beziehungsweise von den Eisenbahn-

organisationen nur unter bestimmender Einflufsnahme der Staatsorganisationen aus.

Damit stand im Zusammenhang, dafs die internationale Eisenbahnrechtsbildung in der älteren Periode innerhalb beschränkterer territorial-internationaler Bereiche sich vollzog, während sie in der neueren Periode mehr und mehr einen europäischen[1] Charakter annimmt. Dies war übrigens aufserdem durch die allmähliche Herstellung des internationalen europäischen Eisenbahnnetzes bedingt.

Auch in der ersten Periode weitgehender Selbständigkeit waren die Eisenbahnorganisationen doch immer den Staatsorganisationen untergeordnet. Eine internationale Rechtsbildung konnte also auch damals von denselben nur soweit ausgehen, als dieselbe nicht auf positive Verbote, Hemmungen und anderweitige Rechtssatzungen der Staatsorganisationen stiefs. Ferner war die wirtschaftliche Macht[2] der Eisenbahnorganisationen im Verhältnis zu Dritten eine beschränktere und nur mehr mittelbare, als die politisch-persönliche Macht der Staatsorganisationen. Gegenüber gegensätzlichen Interessen Dritter konnte daher eine internationale Rechtsbildung früher durch die Eisenbahnorganisationen in vielen Hinsichten nicht zu stande gebracht werden, in welchen die Herstellung einer solchen den Staatsorganisationen wohl möglich ist.

Eine für die ältere Periode charakteristische und noch heute bedeutsame Rolle in der Entwickelung des internationalen Eisenbahnwesens und Eisenbahnrechtes spielte der in der älteren Periode begründete und noch gegenwärtig bestehende „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen“[3].

---

[1] Es bleibt der Zukunft vorbehalten, die Ansätze zur Ausbildung eines noch weiter ausgedehnten und schliefslich eines erdumspannenden internationalen Verkehrsrechts zur Entwickelung zu bringen.

[2] Die polizeilich-persönliche Macht der Eisenbahnorganisationen beruht auf Übertragung seitens der Staatsorganisationen, würde daher auch in internationalen Verbindungen der Eisenbahnorganisationen nur als eine von den verschiedenen Staatsorganisationen abgeleitete mafsgeblich werden können.

[3] Es sei hier vorausbemerkt, dafs dieser Verein sich nicht, wie sein Name besagt, auf deutsche Eisenbahnverwaltungen beschränkt, sondern ein

Neben diesem Verein, der sich eine allgemeinere und umfassendere Aufgabe gestellt hatte und daher auch eine gröfsere Anzahl von Eisenbahnverwaltungen in sich aufnehmen konnte, bildete sich seit der ersten Periode eine stets wachsende Anzahl engerer Verbände von Eisenbahnverwaltungen für bestimmte konkrete Zwecke, insbesondere für Zwecke gemeinsamen Betriebes, einheitlicher Verkehrs- und Tarifgestaltung. Auch diese Verbände nahmen vielfach durch Aufnahme von Eisenbahnverwaltungen aus verschiedenen Staaten einen internationalen Charakter an.

A. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen *.

I. Die Gründung und die internationale Zusammensetzung des Vereins.

§ 35.

1. Der territoriale Bereich des Vereins (engerer und weiterer Vereinsbereich).

Am 10. November 1846 traten zu Berlin auf Anregung der Berlin-Stettiner Eisenbahndirektion die Vertreter von 10 Direktionen preufsischer Privateisenbahnen zu einer Konferenz zusammen, in welcher sie die Gründung eines dauernden Verbandes der preufsischen Eisenbahndirektionen und das Statut dieses Verbandes beschlossen.[1] Schon in der am 28. und 29. Juni 1847 zu Köln abgehaltenen ersten Generalversammlung des Verbandes, welchem inzwischen im ganzen 20 preufsische Eisenbahnverwaltungen beigetreten waren, wurde eine Erweiterung desselben und eine Ab-

---

internationaler Verein ist. Bezeichnender wäre für denselben der schon von anderer Seite vorgeschlagene (Z. 1886 S. 899 ff.) Name „Verein mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen".

*) Z. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Pr. = Protokoll der Vereins(General-)versammlung (des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen) zu . . . .

[1] Z. 1861, 2. Sem. S. 5, Anm.

änderung des Statuts dahingehend beschlossen, dafs zur Mitgliedschaft an dem Verbande sämtliche deutschen Eisenbahnverwaltungen berechtigt sein sollten.[2] Die vom 29. November bis zum 2. Dezember 1847 zu Hamburg tagende erste Generalversammlung des erweiterten Verbandes, welchem inzwischen bereits eine Anzahl aufserpreufsischer Eisenbahnverwaltungen beigetreten war, gab demselben den seitdem beibehaltenen Namen: „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen".[3] Deutschland bildete zur Zeit der Begründung des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" keine staatsrechtliche Einheit, aber die verschiedenen deutschen Staaten waren mit einer bestimmt abgegrenzten territorialen Grundlage durch den „Deutschen Bund" internationalrechtlich verknüpft. Der territoriale Bereich des „Deutschen Bundes" bildete auch die territoriale Grundlage des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen". Die 1848 in Dresden tagende Vereinsversammlung lehnte daher die Aufnahme der Direktion der „Ungarischen Centralbahn", welche ihren Sitz in Prefsburg hatte, ab, weil Ungarn nicht zum Deutschen Bunde gehörte.[4]

Nachdem aber infolge der Bewegung des Jahres 1848 der Bundestag durch gemeinsamen Beschlufs seiner Mitglieder aufgehoben und die bisherige öffentlichrechtliche Verbindung der verschiedenen Teile Deutschlands ins Schwanken gebracht war, wirkten die in den nächsten Jahren folgenden Versuche politischer und staatsrechtlicher Neubildungen und Zusammenfassungen der deutschen Staaten auch im Vereine bei der Entscheidung darüber nach, welche Eisenbahnverwaltungen als Eisenbahnverwaltungen Deutschlands zur Teilnahme an demselben berechtigt seien. Am 4. März 1849 wurde für die Gesamtmonarchie Österreich-Ungarn eine Verfassung mit Beseitigung aller besonderen Verfassungen oktroyiert, und Ungarns Selbständigkeitsbestrebungen wurden in jenem Jahre für das erste durch Waffengewalt nieder-

[2] Eisenbahnzeitung 1847 S. 329.
[3] Eisenbahnzeitung 1848 S. 90, 98.
[4] Eisenbahnzeitung 1848 S. 305.

geschlagen. Im Oktober 1849 entschied darauf die zu Wien tagende Vereinsversammlung, dafs die Direktion der inzwischen an den österreichischen Staat übergegangenen ungarischen Centralbahn in den Verein aufgenommen werden könne in Anbetracht, dafs Ungarn nunmehr als ein Teil des österreichischen Gesamtstaates anzusehen sei und die Direktion nunmehr ihren Sitz in Wien habe.[5]

Die preufsischen Provinzen Ost- und Westpreufsen und Posen hatten zwar nicht zum Deutschen Bunde gehört, wohl aber sollten sie nach der Reichsverfassung vom 28. April 1849 in das Reich und nach der von dem Erfurter Parlament im Laufe des Jahres 1850 angenommenen Verfassung in die „Deutsche Union" einbegriffen werden. Infolgedessen nahm die vom 29. Juli bis zum 1. August 1850 zu Aachen tagende Vereinsversammlung die Königlich preufsische Direktion der Ostbahn, welche ihren Sitz in Bromberg in der preufsischen Provinz Posen hatte, ohne Widerspruch in den Verein auf.[6]

Mit der Herstellung des Deutschen Bundestages (1851) erhielt die inzwischen unverändert belassene statutarische Bestimmung des Vereins über die Teilnahmeberechtigung wieder ihre alte rechtliche Bedeutung bezüglich der Abgrenzung des geographischen Bereiches des Vereins. 1858 aber kam das Bedürfnis einer Erweiterung der territorialen Grundlage des Vereins zum Durchbruch. Ein von der geschäftsführenden Verwaltung eingesetzter Ausschufs erklärte die Beschränkung des Teilnahmerechtes auf die Eisenbahnen Deutschlands nach dem § 2 des damaligen Vereinsstatuts für ungeeignet und beantragte, den § 2 dahin abzuändern, dafs die Teilnahme nicht blofs den Eisenbahnen des deutschen Bundesgebietes, sondern auch den Eisenbahnen derjenigen Länder offen gehalten werde, welche unter einer zum Deutschen Bunde gehörenden Regierung ständen. Der Ausschufs berief sich darauf, dafs die Königlich preufsische Direktion der Ostbahn, welche allerdings zu einer Zeit in den Verein aufgenommen worden

---

[5] Eisenbahnzeitung 1849 S. 354; 1850 S. 161.

[6] Eisenbahnzeitung 1850 S. 122, 143, 161.

sei, als das ganze preufsische Gebiet zum Deutschen Bunde gehört habe, auch jetzt, wo dies bezüglich der Provinz Posen nicht mehr der Fall sei, im Verein verblieben sei. Der Ausschufs bezeichnete es als erwünscht, dafs allen Bahnverwaltungen, welche in den nicht zum Deutschen Bunde gehörenden preufsischen Provinzen Preufsen und Posen neu entständen, und ebenso — auch im Falle einer künftigen Decentralisation der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung — den österreichischen Eisenbahnen aufserhalb des deutschen Bundesgebietes die Teilnahme an dem Verein ermöglicht werde, und bemerkte, dafs auch die Aufnahme der Eisenbahnverwaltungen der Königreiche Dänemark und Holland, um welche es sich bei seinem oben bezeichneten Antrage noch aufserdem handele, das deutsche Element im Verein nicht gefährden werde. Die 1858 zu Triest abgehaltene Vereinsversammlung änderte den § 2 des Statuts durch einstimmigen Beschlufs dem Ausschufsantrage gemäfs.[7] Es wurde in der Vereinsversammlung kein Widerspruch gegen die Auslegung des Ausschusses erhoben, dafs die Eisenbahnen Dänemarks und Hollands von der Statutänderung mit umfafst seien, obwohl dies nicht zutraf und — was speciell Holland anbelangte — nicht die Regierung Hollands, sondern nur die von jener verschiedene Regierung des lediglich durch Personalunion mit Holland verbundenen Grofsherzogtums Luxemburg eine deutsche Bundesregierung war. Aus letzterem Grunde widersprachen in der Vereinsversammlung zu Danzig 1860 einige Eisenbahnverwaltungen der beantragten Aufnahme der Direktion der niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft zu Amsterdam. Allein die Mehrheit der Vereinsversammlung beschlofs die Aufnahme, teils unter der irrigen Motivierung, dafs die niederländische Regierung eine deutsche Bundesregierung sei, teils unter Berufung darauf, dafs man bei der früheren Änderung des § 2 des Statuts ausweislich der Motive ausdrücklich die dadurch ermöglichte Aufnahme der holländischen Eisenbahnen im Auge gehabt habe. Trotz nachträglichen Widerspruches

---

[7] Eisenbahnzeitung 1858 S. 139, 174, 175; 1860 S. 174.

mehrerer Eisenbahnverwaltungen gegen den von ihnen wiederholt als statutwidrig bezeichneten Beschlufs blieb auch die im Spätsommer 1860 zu Hamburg abgehaltene aufserordentliche Vereinsversammlung bei demselben stehen, allerdings ohne principielle Entscheidung über die Aufnahmefähigkeit und -berechtigung der holländischen Eisenbahnen, lediglich auf Grund der Auslegung einer anderen Statutsbestimmung, nach welcher nachträglicher Widerspruch gegen Aufnahmebeschlüsse nicht für zulässig erachtet wurde.[8]

Ein Aufnahmeantrag des Verwaltungsrates der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft zu Warschau, welchem die Danziger Vereinsversammlung von 1860 im Hinblick auf das Statut nicht stattgeben konnte, veranlafste, dafs in jener Vereinsversammlung ein neues Amendement zum Statut angeregt wurde, welches eine abermalige international-territoriale Erweiterung des Vereins zu ermöglichen bezweckte.[9] In folgender, etwas veränderter Fassung wurde dieser Zusatz zu § 2 des Statuts von der Vereinsversammlung zu Köln 1861 mit Stimmenmehrheit angenommen:

„Aufserdem bleibt es der Generalversammlung des Vereins vorbehalten, ausnahmsweise auch solche nicht deutsche Eisenbahnverwaltungen in den Verein aufzunehmen, welche zu einer deutschen Bahn im gegenseitigen direkten Verkehr stehen."

Dieser Beschlufs fand aber nicht die nach § 11 des damaligen Statuts erforderliche nachträgliche Genehmigung aller Eisenbahnverwaltungen, und auch, nachdem die Vereinsversammlung zu Amsterdam 1862 denselben Beschlufs nochmals einstimmig gefafst hatte, genehmigten einige Verwaltungen den Beschlufs bei der erforderlichen nachträglichen Erklärung wiederum nicht.[10] Erst in der Vereinsversammlung zu Hannover 1864 wurde die Frage der Änderung des § 2 durch einen Kompromifsbeschlufs erledigt, welchen bereits vor Abhaltung der Versammlung alle Vereinsverwaltungen

---

[8] Eisenbahnzeitung 1860 S. 138, 173, 174, 197.

[9] Eisenbahnzeitung 1860 S. 138, 139.

[10] Z. 1861 S. 259; 1862 S. 583, 623, 628, 743; 1863 S. 450, 581.

durch schriftliche Erklärungen genehmigt hatten, und welcher daher mit der Annahme seitens der Vereinsversammlung sofort als Statutänderung in Kraft trat. Nach diesem Kompromifs lautete der beschlossene Zusatz zu § 2 des Statuts:

„Aufserdem bleibt es der Generalversammlung vorbehalten, ausnahmsweise auch solche nicht deutsche Eisenbahnverwaltungen in den Verein aufzunehmen, welche zu einer deutschen Bahn im gegenseitigen direkten Transportverkehr stehen, jedoch wird eine solche Aufnahme durch Stimmeneinheit bedingt.“ [11]

Nach diesem Beschlufs war es in Zukunft nicht mehr erforderlich, dafs die aufzunehmenden Eisenbahnen dem Gebiete des Deutschen Bundes oder eines Landes, welches unter einer deutschen Bundesregierung stand, angehörten. Es war hingegen erforderlich, dafs dieselben zu einer deutschen Bahn im gegenseitigen direkten Transportverkehr standen. Allerdings sollten solche aufserdeutschen Eisenbahnen nur ausnahmsweise und nur durch einstimmigen Beschlufs aufgenommen werden können.

Eigentümlich war die Stellung der holländischen Eisenbahnen im Hinblick auf die oben erwähnten Motive zu dem Statutzusatz „Länder unter einer deutschen Bundesregierung“, und im Hinblick auf das oben erwähnte Präcedenz der niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft. Eine Klärung ihrer Stellung zum Verein erfolgte 1880.

Von dieser Anomalie abgesehen unterschieden die Statuten materiell einen Vereinsbereich, welcher das Gebiet des Deutschen Bundes und der deutschen Bundesregierungen umfafste, und dessen Eisenbahnen durch einfachen Mehrheitsbeschlufs der Vereinsversammlung aufgenommen werden konnten, und einen ausnahmsweise sich weiter erstreckenden Vereinsbereich.

Schon im Hinblick auf den engeren Vereinsbereich war der Verein international und wurde es vollends, nachdem 1866 der Deutsche Bund aufgelöst wurde und auf der terri-

[11] Z. 1864 S. 400, 412, 425, 426.

torialen Grundlage des engeren Vereinsbereiches mehrere ganz selbständige Staatenbildungen nebeneinander fortbestanden. Der Verein accommodierte damals seine Statuten[12] durch eine veränderte Wortfassung den neuen politischen Zuständen, indem die Vereinsversammlung zu Mainz 1867 beschlofs, dafs zur Teilnahme an dem Vereine sämtliche Eisenbahnverwaltungen berechtigt sein sollten, welche dem früheren deutschen Bundesgebiete oder einem Lande angehörten, welches unter einer früheren deutschen Bundesregierung stehe, und dafs ausnahmsweise kraft einstimmigen Beschlusses auch solche Eisenbahnen aufgenommen werden könnten, welche nicht dem früheren deutschen Bundesgebiete oder einem Lande angehörten, welches unter einer früheren Bundesregierung gestanden habe.[13] Ebenso hielt der Verein nach der Gründung des Deutschen Reiches materiell die bisherigen Grundlagen seines Bestandes und seiner Entwickelung aufrecht. Von der 1871 zu Berlin tagenden Vereinsversammlung wurde nur die redaktionelle Änderung beschlossen, dafs anstatt „von früheren Bundesgebieten und den Ländern der früheren deutschen Bundesregierungen“ nunmehr im Statut von dem Deutschen Reiche und der Östereichisch-Ungarischen Monarchie gesprochen wurde.[14] Die aufserordentliche Vereinsversammlung zu Frankfurt fügte 1873 diesen beiden Staaten im Statut korrekterweise noch das Grofsherzogtum Luxemburg hinzu, da dessen Regierung gleichfalls eine frühere deutsche Bundesregierung war, und charakterisierte die ausnahmsweise zuzulassenden, früher sogenannten nichtdeutschen Eisenbahnen durch den Gegensatz zu den Eisenbahnen des

[12] Statut 1867 in Z. 1867 S. 701.

[13] Die Mainzer Generalversammlung hatte beschlossen, dafs die Aufnahme ausländischer Eisenbahnverwaltungen mit einer Majorität von ²/₃ der Stimmen erfolgen könne. Mit diesem Antrage erklärten sich aber zwei Eisenbahnverwaltungen (Berlin—Hamburg und Hamburg—Bergedorf) nicht einverstanden. Es blieb daher bei dem bisherigen Erfordernis der Einstimmigkeit für jene Aufnahme, da damals das Statut gemäfs § 11 alin. 3 nur bei Einstimmigkeit aller Mitglieder abgeändert werden konnte. Z. 1867 S. 493, 494, 703.

[14] Z. 1871 S. 681, 728, 735.

Gebietes der vorgenannten 3 Staaten. Die Statutredaktion von 1880 fügte diesen 3 Staaten auch noch das Königreich Holland hinzu[15] und sprach im Gegensatz zur Aufnahme von Eisenbahnen aus diesen 4 Staaten in § 5 von der Aufnahme von Verwaltungen aufserhalb des Vereinsgebietes belegener Bahnen. Die Statutredaktion von 1883 — und ihr folgend die von 1886, 1888 und 1892 — bezeichnete ausdrücklich das Gebiet des Deutschen Reiches, der östereichisch-ungarischen Monarchie, des Königreichs der Niederlande und des Grofsherzogtums Luxemburg als Vereinsgebiet, erhielt aber gleichzeitig das Recht der Vereinsversammlung aufrecht, ausnahmsweise durch einstimmigen Beschlufs auch solche Eisenbahnen, welche dem Vereinsgebiete nicht angehören, in den Verein aufzunehmen (Statut von 1892, §§ 3, 7).[16] Da thatsächlich bereits mehrere Eisenbahnen aufserhalb des Gebietes der oben erwähnten 4 Staaten in den Verein aufgenommen sind, und andere nach dem Statut in Zukunft aufgenommen werden können, so rechtfertigt sich sachlich auch jetzt die Unterscheidung zwischen einem engeren internationalen, die obigen 4 Staaten umfassenden Vereinsgebiete und dem weiteren internationalen Vereinsbereiche.[17]

An Stelle des Erfordernisses „gegenseitigen direkten Transportverkehrs mit einer deutschen Bahn" nach dem Beschlusse von 1864 ist später allgemein für die Bahnen

---

[15] Der betreffende Ausschufsantrag war nicht weiter motiviert. Die Motivierung ist wohl in dem oben hinsichtlich der holländischen Eisenbahnen Bemerkten zu finden.

[16] Die Aufnahme von Eisenbahnen aus dem sogenannten Vereinsgebiet erfolgt durch den Ausschufs für die Vereinssatzungen, und wenn dieser die Aufnahme ablehnt, auf Berufung der die Aufnahme beantragenden Verwaltung durch Mehrheitsbeschlufs der Vereinsversammlung. In allen Fällen wird ein Aufnahmebeschlufs nur bindend, wenn demselben nicht binnen einer statutarisch bestimmten Präklusivfrist von $^1/_{10}$ sämtlicher den Vereinsmitgliedern zustehenden Stimmen widersprochen wird. Statut 1892, §§ 4, 14, 20, 21, 7.

[17] 1874 hatte die Vereinsversammlung zu Budapest einen Zusatz zu § 57 des Vereinsbetriebsreglements beschlossen, in welchem Deutschland, Österreich-Ungarn, Holland, Belgien, Rumänien und Rufsland ausdrücklich als Vereinsstaatsgebiete bezeichnet werden.

innerhalb wie aufserhalb des engeren Vereinsbereiches durch das Statut als Vorbedingung der Aufnahme hingestellt worden, dafs die aufzunehmende Eisenbahn „an eine Vereinsbahn unmittelbar oder mittelst Fähre derart anschliefsen" mufs, „dafs unmittelbarer Wagenübergang stattfinden kann". Läfst man die nach Asien sich hineinerstreckenden Bahnen aufser Betracht — was aus praktischen Gründen bisher noch gerechtfertigt ist —, so erscheint der weitere Vereinsbereich durch jenes Erfordernis auf den europäischen Kontinent und dessen Eisenbahnen beschränkt.[18]

§ 36.

2. Der territoriale Bereich des Vereins (Sitz und Strecke der Vereinsverwaltungen).

Das Statut des Vereins macht den Erwerb der Mitgliedschaft seitens der Eisenbahnen von deren Zugehörigkeit zu dem (engeren oder weiteren) Vereinsgebiet rechtlich abhängig. Es ist daher wesentlich, welches Moment oder welche Momente nach der Auffassung des Statuts und des Vereins die Zugehörigkeit von Eisenbahnen zu einem bestimmten Gebiete bestimmen. Anfänglich legte das Statut allein auf den Sitz der aufzunehmenden Eisenbahnverwaltung entscheidendes Gewicht. Den Begriff der konzessionierten deutschen Eisenbahnverwaltungen, welche zur Mitgliedschaft berechtigt sein sollten, erläuterte das Statut von 1847 dahin, dafs darunter diejenigen deutschen Eisenbahnverwaltungen verstanden seien, die in Deutschland ein Domizil haben. Schon dem preufsischen Verbande von 1847 war die Aachen-Mastrichter Eisenbahn,[1] die ihren Sitz in Aachen hatte, deren Eisenbahnstrecke aber zum Teil sich durch aufserpreufsisches holländisches Gebiet zog, beigetreten, ohne dafs der letztere Umstand Anlafs zu Erörterungen gab. Als im

---

[18] Es würde also noch einer Statutänderung bedürfen, um die Aufnahme der grofsbritannischen Eisenbahnen in den Verein zu ermöglichen.

[1] Eisenbahnzeitung 1847 S. 327; Z. 1861, 2. Sem. S. 101.

Jahre 1849 die Wiener Vereinsversammlung die Aufnahme der Direktion der ungarischen Centralbahn beschlofs, motivierte sie hingegen diesen Beschlufs nicht mehr blofs damit, dafs die Direktion nunmehr ihren Sitz in Wien habe, sondern auch damit, dafs Ungarn, wo die Eisenbahnstrecke derselben lag, nunmehr ein Teil des österreichischen Gesamtstaates sei. 1858 beschlofs die Triester Vereinsversammlung gleichzeitig mit der Erweiterung des Vereinsgebietes, welches fortan nicht blofs durch das deutsche Bundesgebiet, sondern auch durch die Länder unter einer deutschen Bundesregierung gebildet werden sollte, einen ausdrücklichen Zusatz zu dem Statut (§ 2), wonach die teilnahmeberechtigten Eisenbahnverwaltungen hierzu nur befugt sein sollten

„bezüglich derjenigen ihnen gehörigen Bahnstrecken, welche in einem Lande gelegen sind, welches zum deutschen Bundesgebiete gehört, oder in einem solchen, welches unter einer deutschen Bundesregierung steht“.[2]

Seitdem waren zweierlei räumliche Beziehungen der Eisenbahnen — nämlich der Sitz der Verwaltung und die Lage der Eisenbahnstrecke — bei der Aufnahme in den Verein zu berücksichtigen. Es war fortan möglich, dafs Eisenbahnen hinsichtlich der einen räumlichen Beziehung dem Vereinsgebiete angehörten, hinsichtlich der anderen aber nicht (oder bezüglich der Eisenbahnstrecke nur teilweise). Solche Eisenbahnen konnten nach der oben mitgeteilten Statutänderung von 1864 zur Aufnahme zugelassen werden, aber nur unter den Bedingungen, welche für die Aufnahme nichtdeutscher Eisenbahnen aufgestellt waren, insbesondere also unter der Bedingung einstimmiger Zulassung in der Vereinsversammlung. Thatsächlich wurde seit jener Zeit demgemäfs verfahren. Bei der Neuredaktion des Statuts, welche die Vereinsversammlung zu Stuttgart 1886 beschlofs, wurde auch ein dementsprechender ausdrücklicher Zusatz in

[2] Der Ausschufs, auf dessen Antrag dieser Zusatz aufgenommen wurde, hatte denselben damit motiviert, „weil nur in dieser Grenze zur Zeit eine Gemeinsamkeit der Interessen und eine gleichmäfsige Durchführung der vom Verein angenommenen Grundsätze anzunehmen sei.“

das Statut aufgenommen, indem § 7 desselben fortan lautete: „§ 7. Aufnahme von Verwaltungen und Bahnstrecken aufserhalb des Vereinsgebietes. Die Generalversammlung kann beschliefsen, ausnahmsweise auch solche Eisenbahnverwaltungen, welche aufserhalb des Vereinsgebietes ihren Sitz haben, bezw. deren Bahnen aufserhalb dieses Gebietes liegen, in den Verein aufzunehmen, sowie die Zurechnung aufserhalb des Vereinsgebietes gelegener Betriebsstrecken einer Vereinsverwaltung zu den Vereinsbahnstrecken zu gestatten. Ein solcher Beschlufs bedarf zu seiner Gültigkeit der Stimmeneinheit."

§ 37.

3. Der territoriale Bereich des Vereins (Anschlufs und Zusammenhang der Vereinsbahnen).

Ursprünglich waren nach dem Statut die deutschen Eisenbahnen zur Aufnahme in den Verein fähig, auch wenn sie mit den übrigen Vereinsbahnen noch nicht in unmittelbarer Verbindung standen. Es hing dies mit dem Entwickelungszustande der Eisenbahnen zur Zeit der Gründung des Vereins zusammen, welcher einerseits durch den beginnenden Anschlufs der verschiedenen Eisenbahnen an einander angeregt, andererseits diesen Aneinanderschlufs weiter zu fördern bestimmt war. Das Erfordernis des Anschlusses wurde zuerst für die Aufnahme aufserdeutscher Eisenbahnen ausdrücklich aufgestellt. Als die Direktion der niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft zu Amsterdam 1860 ihre Aufnahme in den Verein beantragt hatte, unterbreitete die geschäftsführende Verwaltung einem Ausschusse die Frage, ob nicht ausnahmsweise solchen nichtdeutschen Verwaltungen die Aufnahme in den Verein ermöglicht werden sollte, „welche zu den deutschen Bahnen in näherer mittelbarer oder unmittelbarer Beziehung stehen".[1] Der Ausschufs schlug der Vereinsversammlung zu Köln 1861 vor, dafs un-

[1] Pr. Danzig 1860 S. 3, 18.

mittelbare Beziehungen der betreffenden aufserdeutschen Eisenbahnen zu einer deutschen Bahn für die Aufnahme erforderlich sein sollten. In der Vereinsversammlung selbst wurde von einer Seite beantragt, statt der Worte „in unmittelbaren Beziehungen“ zu setzen „in unmittelbarer Schienenverbindung“.[2] Die Vereinsversammlung wählte die Fassung

> „nicht deutsche Eisenbahnverwaltungen . . . ., welche zu einer deutschen Bahn im gegenseitigen direkten Transportverkehr stehen“,[3]

und diese Fassung wurde 1864 auf Grund des Beschlusses der Vereinsversammlung zu Hannover Statutsbestimmung. Schon im Jahre 1867 sah sich der Verein veranlafst, seine statutarischen Vorschriften generell auch bezüglich der dem engeren Vereinsgebiete angehörenden Eisenbahnen dahin zu ändern, dafs eine Eisenbahn, deren Verwaltung die Aufnahme in den Verein beantragt, „mit einer anderen, schon in den Verein aufgenommenen Bahn in einer Anschlufsverbindung sich befinden“ mufs.[4] Im Jahre 1880 stellte der Verein als weiteres statutarisches Erfordernis auf, dafs die aufzunehmende Eisenbahn eine normale Spurweite (§ 4 der technischen Vereinbarungen) habe, und präcisierte die erforderliche Anschlufsverbindung dahin, die betreffende Eisenbahn müsse

> „Schienenanschlufs an eine Vereinsbahn haben oder mit einer solchen durch Trajekt verbunden sein. Der Schienenanschlufs oder die Trajektverbindung mufs derart sein, dafs die Wagen von einer Bahn zur anderen übergehen können“.[5]

Durch jene Vorschriften wurde für die Zukunft rechtlich gesichert, dafs die Vereinsbahnen immer ein zusammenhängendes internationales Netz von Eisenbahnen bilden, welches so angelegt ist, dafs Wagendurchgang über das ganze Netz stattfinden kann.

---

[2] Pr. Köln 1861 S. 21, 22, S. 3.
[3] Pr. Köln 1861 S. 3.
[4] St. § 2 in Pr. Mainz 1867 S. 23—26, S. 2.
[5] St. § 2, Ziff. 2b und c. Pr. Baden-Baden 1880 S. 132 ff., S. 29.

§ 38.

4. Die derzeitige territorial-internationale Zusammensetzung des Vereins.

Auf Grund der dargestellten statutarischen Bestimmungen sind aufser Eisenbahnen, welche dem Gebiet des Deutschen Reiches oder Österreich-Ungarns angehören, folgende dem Gebiete anderer Staaten angehörigen Eisenbahnen in den Verein aufgenommen worden:

I. In den Niederlanden:

1. Die niederländische Rhein-Eisenbahn zu Amsterdam 1860.[1]
2. Die niederländische Staatsbahn zu Haag 1867.[2]
3. Die niederländische Centralbahn zu Amsterdam 1871.[3]
4. Die holländische Eisenbahn zu Amsterdam 1873.[4]
5. Die Nordbrabant-deutsche Bahn zu Rotterdam 1873.[5]

II. In Belgien:

1. Die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn zu Brüssel 1864.[6]
2. Die grofse belgische Centraleisenbahn zu Brüssel 1869.[7]
3. Die Chimay-Eisenbahn zu Chimay 1876.[8]

III. In Rufsland-Polen:

Die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn 1864.[9]

IV. In Rumänien:

Die königlich rumänischen Staatsbahnen.

Diese Bahnen waren früher Eigentum der rumänischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu Berlin gewesen. Die öster-

---

[1] Eisenbahnzeitung 1860 S. 138, 173—174, 197.
[2] Z. 1867 S. 438, 442.
[3] Z. 1871 S. 679, 728.
[4] Z. 1873 S. 54, 157.
[5] Z. 1873 S. 966.
[6] Z. 1864 S. 400, 412, 425, 426.
[7] Z. 1869 S. 434, 451.
[8] Z. 1876 S. 832, 891.
[9] Z. 1864 S. 400, 412, 425, 426.

reichische Staatseisenbahngesellschaft, welche den Betrieb der Linien der rumänischen Eisenbahnaktiengesellschaft übernommen hatte, vertrat seit 1873 dieselbe im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.[10] Nachdem der Betriebsvertrag der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft 1877 sein Ende erreicht hatte, wurde das Betriebskomitee der rumänischen Eisenbahnaktiengesellschaft,[11] dessen Sitz damals in Wien war, 1878 aber nach Berlin verlegt wurde, selbständiges Mitglied des Vereins.[12] Nachdem am 2. Mai 1880 die rumänische Regierung jene Bahnen übernommen hatte, wurde an Stelle jenes Betriebskomitees die fürstliche (später königliche) Direktion der rumänischen Eisenbahnen zu Bukarest Mitglied des Vereins.[13]

V. In Luxemburg:

1878 trat die Prinz Heinrich-Eisenbahn zu Luxemburg als selbständiges Mitglied dem Vereine bei.[14]

Schon vorher war die Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn — vertreten durch die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen von Elsafs-Lothringen — unter die Vereinsbahnen aufgenommen worden. Die Verhältnisse der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn waren durch den deutsch-französischen Friedensvertrag und eine Reihe sich daran anschliefsender Vereinbarungen eigentümlich gestaltet worden. Auf Grund der Zusatzartikel zum Frankfurter Frieden vom 10. Mai 1871 erwarb das Deutsche Reich von Frankreich die in Elsafs-Lothringen belegenen Eisenbahnen, welche die französische Regierung nach eben jenen Zusatzartikeln zu diesem Behufe durch Rückkauf der der französischen Ostbahn erteilten Konzession hatte an sich bringen müssen.[15] Die infolge dessen eingesetzte Kaiserlich deutsche Betriebskommission in Strafsburg, welche seit dem 1. Januar 1872

---

[10] Z. 1873 S. 866, 965.

[11] Vorstand war damals der Aufsichtsrat der rumänischen Eisenbahnaktiengesellschaft in Berlin, Z. 1877 S. 773.

[12] Z. 1877 S. 728, 773, 939, 1205; 1878 S. 781.

[13] Z. 1880 S. 713.

[14] Z. 1878 S. 369, 831.

[15] Die Zusatzartikel sind u. a. abgedruckt in Z. 1871 S. 403 ff.

die Firma „Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsafs-Lothringen“ führte, beantragte im Juli 1871 ihre Aufnahme in den Verein, welche von der im August 1871 zu Berlin tagenden Vereinsversammlung statutengemäfs genehmigt wurde.[16]

§ 7 der oben erwähnten Zusatzartikel zum Frankfurter Frieden bestimmt folgendes:

„In Erwägung der Lage, welche dem zwischen der Ostbahngesellschaft und der Grofsherzoglichen Gesellschaft der Wilhelm-Luxemburg Bahnen unter den Daten des 6. Juni 1857 und des 21. Januar 1868 und ferner dem zwischen der Regierung des Grofsherzogtums Luxemburg und den Gesellschaften der Wilhelm-Luxemburg Bahnen und der französischen Ostbahn unter dem Datum des 5. Dezember 1868 abgeschlossenen Vertrage als Grundlage gedient hat, und welche wesentlich abgeändert worden ist, so dafs die Verträge auf die durch die in § 1 enthaltenen Stipulationen geschaffene Sachlage nicht mehr anwendbar sind, erklärt die deutsche Regierung sich bereit, ihrerseits für die aus diesem Vertrage für die Ostbahngesellschaft erwachsenden Rechte und Lasten einzutreten. Für den Fall, dafs die französische Regierung an die Stelle tritt, sei es durch Rückkauf der Konzession der Ostbahngesellschaft, sei es durch eine besondere Übereinkunft über die durch diese Gesellschaft erworbenen Rechte kraft der vorerwähnten Verträge, verpflichtet sie sich, unentgeltlich binnen 6 Wochen ihre Rechte der deutschen Regierung abzutreten. Für den Fall, wo besagte Subrogation sich nicht verwirklichen sollte, wird die französische Regierung die Konzession für die der Ostbahngesellschaft gehörigen und auf französischem Boden gelegenen Linien nur unter der ausdrücklichen Bedingung gewähren, dafs der Konzessionär nicht die im Grofsherzogtum Luxemburg gelegenen Linien ausbeute.“

Die Ostbahngesellschaft hat ihre Rechte auf den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahnen der französischen Re-

[16] Z. 1871 S. 679, 727; 1873 S. 53.

gierung und letztere dieselben demnächst dem Deutschen Reiche abgetreten.[17] Die bis dahin von der französischen Ostbahngesellschaft betriebenen Linien der Wilhelm-Luxemburg Gesellschaft erstrecken sich nicht blofs durch luxemburgisches, sondern auch durch belgisches (Gouvy-Spaa, Spaa-Pepinster) Gebiet. In Gemäfsheit eines belgischen Gesetzes vom 23. Februar 1869, dessen Zweck war, ausländische Gesellschaften von der Ausbeutung belgischer Bahnen auszuschliefsen, und das bezüglich derselben jede Cession, jede Substitution der Zustimmung der belgischen Regierung unterordnet, erklärte die belgische Regierung der deutschen Regierung, dafs Belgien die Strecke auf belgischem Gebiete keiner ausländischen, nicht belgischen Gesellschaft überlassen könne.[18] Es hat infolge dessen ein Arrangement stattgefunden, wonach die belgische Strecke der Wilhelm-Luxemburg Bahn für die deutsche Verwaltung nicht weiter in Betracht kam. Auch die luxemburgische Regierung nahm für sich das Recht in Anspruch, von ihrer Zustimmung die Befugnis der deutschen Verwaltung zur Ausübung der ihr cedierten Betriebsrechte auf der luxemburgischen Strecke der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn abhängig zu machen.[19] Durch den Vertrag vom 11. Juni 1872 zwischen dem Deutschen Reiche und Luxemburg[20] willigte die luxemburgische Regierung ein, dafs die der Wilhelm-Luxemburgischen Eisenbahngesellschaft im Gebiete des Grofsherzogtums Luxemburg konzessionierten Bahnstrecken bis zum 31. Dezember 1912 durch die mit der Verwaltung derEisenbahnen in Elsafs-Lothringen betraute Kaiserliche Generaldirektion in Strafsburg[21] verwaltet und betrieben werden (§ 1, Absatz 1). Die Generaldirektion in Strafsburg, welche vom Tage der Betriebsübernahme ab in alle Rechte und Pflichten der französischen Ostbahngesellschaft eingetreten ist (§ 1, Absatz 2), hat bezüglich der Verwaltung

[17] Z. 1872 S. 745 ff.
[18] Z. 1871 S. 455.
[19] Z. 1872 S. 745.
[20] Abgedruckt in Z. 1872 S. 746 ff.
[21] Oder durch eine andere von der deutschen Regierung zu bestimmende Reichsbehörde.

der Wilhelm-Luxemburg Bahn Domizil in Luxemburg genommen (§ 3), und für die specielle Leitung des Betriebes in Luxemburg einen Beamten bestellt, welcher sie zugleich der luxemburgischen Regierung und dem Publikum gegenüber in allen den Betrieb der Bahn betreffenden Angelegenheiten zu vertreten befugt und verpflichtet ist (§ 4). Die Kaiserliche Generaldirektion in Strafsburg hat am 16. September 1872 den Betrieb der im Gebiete des Grofsherzogtums Luxemburg belegenen Bahnstrecken der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn übernommen.

In dieser Thatsache wurde, nachdem die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen von Elsafs-Lothringen für sich selbst schon früher Mitglied des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geworden war, seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins und seitens der zu Frankfurt a. M. 1873 abgehaltenen aufserordentlichen Vereinsversammlung lediglich eine Veränderung des „Bahngebietes des Vereins“ erblickt und lediglich festgestellt, dafs die Kaiserlich deutsche Generaldirektion zu Strafsburg die Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn bezüglich der im Gebiete des Grofsherzogtums Luxemburg belegenen Bahnstrecken im Verein vertritt.[22] Es wurde nicht die Aufnahme der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn als neues Vereinsmitglied, vertreten durch die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen von Elsafs-Lothringen, für erforderlich erachtet. —

Anfang Juli 1892 gehörten zum Verein:[23]

A. im (engeren) Vereinsgebiete:

1.	41 deutsche Verwaltungen	mit	42396,46	km	und	199	Stimmen
2.	21 österr.-ungar.	-	-	27123,32	-	-	108	-
3.	4 niederländische	-	-	2704,45	-	-	18	-
4.	1 luxemburgische	-	-	166,17	-	-	2	-

insgesamt 67 Verwaltungen mit 72390,40 km und 327 Stimmen.

[22] Z. 1873 S. 53, 157. In derselben Vereinsversammlung zu Frankfurt wurde statutarisch bestimmt, dafs Luxemburg zum engeren Vereinsgebiet gehört. Es war daher für die Aufnahme der betreffenden luxemburgischen Bahnstrecken auch nicht ein besonderer einstimmiger Beschlufs erforderlich.

[23] Pr. Hamburg 1892 S. 11 (Jahresbericht der geschäftsführenden Verwaltung für die Zeit vom Juli 1890 bis Juli 1892).

B. aufserhalb des (engeren) Vereinsgebietes:

5.	3 belgische Verwaltungen	mit	699,08	km	und	7	Stimmen
6.	1 rumänische -	-	2448,56	-	-	9	-
7.	1 russ.-polnische -	-	493,55	-	-	4	-
insgesamt	5 Verwaltungen	mit	3641,19	km	und	20	Stimmen.
Zusammen	72 Verwaltungen	mit	76031,59	km	und	347	Stimmen.

§ 39.

5. Die internationale Erstreckung der Teilnahme an einzelnen Vereinseinrichtungen.

Nach § 6 des Statuts kann auf Antrag von Verwaltungen, welche dem Verein nicht angehören, bewilligt werden, dafs die Vereinseinrichtungen in dem Verkehre jener mit den Vereinsbahnen Anwendung finden, sofern die betreffenden Verwaltungen die Verpflichtung übernehmen, sich den durch jene Einrichtungen bedingten Vereinsbestimmungen zu unterwerfen. Diese Statutsbestimmung ist auf kleinere Eisenbahnverwaltungen berechnet, welche nicht als Mitglieder aufgenommen werden können, weil sie nicht allen hierzu erforderlichen *sachlichen* Vorbedingungen genügen (§ 3). Die Teilnahme an den Vereinseinrichtungen soll auf diese Weise nur solchen Eisenbahnverwaltungen ermöglicht werden, welche dem (*engeren*) *Vereinsgebiete* angehören.[1]

An einzelnen *speciellen* Vereinseinrichtungen können aber auch *fremde, aufserhalb des (engeren) Vereinsgebietes* gelegene Bahnverwaltungen unter gewissen Voraussetzungen, ohne Mitglied des Vereins zu sein, mit gleichen Rechten und Pflichten teilnehmen, wie die Vereinsmitglieder. Dies ist von erheblicher praktischer Bedeutung für die Aus-

[1] Dies erhellt daraus, dafs der die Behandlung eines diesbezüglichen Antrages betreffende § 6, Absatz 2 auf die §§ 4 und 5 des Statuts verweist, welche die Aufnahme von Eisenbahnverwaltungen und Eisenbahnstrecken des engeren Vereinsgebietes regeln, während § 7 des Statuts sich auf die Aufnahme von Eisenbahnen u. s. w. aufserhalb des engeren Vereinsgebietes bezieht.

dehnung des internationalen Zusammenwirkens im europäischen Eisenbahnwesen. Insbesondere können nach den Bestimmungen für die gegenseitige Wagenbenutzung auch fremde Nichtvereinsbahnen in gewisser Weise bezüglich der Wagenbenutzung in ein solches Wechselverhältnis zu den Vereinsbahnen treten. Nach § 7 der Vereinsbestimmungen[2] über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften der Vereinsbahnen, kann die Ausgabe derselben an fremde, aufserhalb des engeren Vereinsgebietes gelegene Bahnverwaltungen unter der Bedingung überlassen werden, dafs diese Verwaltungen rücksichtlich ihrer Anschlufsstrecken ermäfsigte Anschlufs-Fahrkarten und Fahrscheine mit wenigstens gleicher Gültigkeitsdauer wie die Vereins-Fahrscheine verausgaben und solche auf Wunsch auch an die Vereinsverwaltungen überlassen. Wenn die fremden Verwaltungen ihre Anschlufs-Fahrkarten oder Fahrscheine auch sämtlichen übrigen die Vereins-Fahrscheinhefte betreffenden Vereinsbestimmungen unterwerfen, so treten dieselben in die Reihe der an diesem Vereinsverkehr beteiligten Verwaltungen mit gleichen Rechten und Pflichten ein.[3] Unterwerfen sich dagegen die fremden Verwaltungen nicht sämtlichen die Vereins-Fahrscheinhefte betreffenden Bestimmungen, so können sie die Vereins-Fahrscheine, mit welchen in diesem Falle die fremden Fahrscheine nicht in einem Hefte vereinigt werden, nur durch Vermittelung einer Vereinsverwaltung beziehen und abnehmen, während die Vereinsverwaltungen auch in diesem Falle direkt bei den fremden Verwaltungen bestellen und mit denselben abrechnen.

§ 40.

II. Die Vereinsmitgliedschaft knüpft an den Betrieb an.

Anfänglich hatte das Statut, ohne näheren Zusatz, als diejenigen, aus welchen sich der Verein zusammensetzen

---

[2] Anhang II des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement.

[3] Diese Bestimmung findet auf eine gröfsere Anzahl dem Verein nicht angehörender belgischer, schweizerischer und skandinavischer Eisenbahnverwaltungen, sowie auf die k. k. Bosna-Bahn Anwendung.

sollte, die (deutschen) Eisenbahnverwaltungen bezeichnet. Aber nicht blofs standen den einzelnen Eisenbahnen regelmäfsig komplizierte Organisationen — Gesellschaften, Staaten — mit einer Vielheit von Organen und eventuell mit einer Vielheit verschiedener Zwecke und Aufgaben vor, so dafs die Frage entstehen konnte, welches dieser Organe oder vielmehr, welche Art dieser Organe bei Aufnahme der Eisenbahnen in den Verein speciell an demselben teilzunehmen berufen war, sondern es kam auch vor, dafs in Beziehung auf eine und dieselbe Eisenbahn der Kreis der Berechtigungen zwischen verschiedenen selbständigen Personen oder verschiedenen selbständigen Organisationen geteilt war.

§ 41.

1. Die Eisenbahnbetriebsinhaber als Vereinsmitglieder.

Insbesondere konnten Eigentum und Betrieb einer Eisenbahn in der Hand verschiedener selbständiger Organisationen liegen. Es bedurfte in solchem Falle der Entscheidung, ob der Eigentümer oder der Betriebsinhaber, und bezw. in welcher Weise der eine oder der andere zur Teilnahme am Verein geeignet war. Der Verein wurde zuerst in den Jahren 1851, 1852 und 1853 durch die Verhältnisse der Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahn vor diese Frage gestellt.[1]

---

[1] Nachdem das Direktorium der Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft, welches Mitglied des Vereins war, den Betrieb dieser Bahn der herzoglich Anhalt-Cöthen-Bernburger Staatsregierung überlassen und letztere denselben an mehrere Privatunternehmer verpachtet hatte, beschlofs die Vereinsversammlung zu Nürnberg 1851, dafs die Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft zu dem deutschen Eisenbahnverein gehöre, dafs die Vertretung im Verein aber nicht durch das Direktorium der Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft geschehen könne (Eisenbahnzeitung 1851 S. 117, 133). Nachdem darauf sowohl die Betriebsverwaltung der Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahn, als auch die herzoglich Anhalt-Cöthen-Bernburger Staatsregierung sich zum Eintritt in den Verein gemeldet hatten, entschied die Vereinsversammlung zu Stuttgart 1852, dafs es darauf ankomme, wer von beiden in der Lage sei, den Vereinsbeschlüssen Geltung

Gleich damals wurde in den Beschlüssen der Vereinsversammlungen zu Stuttgart 1852 und zu Berlin 1853 der fortan leitend gebliebene Gesichtspunkt aufgestellt, dafs das Recht zur Teilnahme am Vereine demjenigen gebühre, welcher in der Lage sei, den Vereinsbestimmungen Geltung zu verschaffen (und in Vereinsangelegenheiten rechtsverbindliche Erklärungen abzugeben). Dies hing aber von der Art der Vereinsthätigkeit und der Vereinsaufgaben ab, welche ihrerseits durch den Vereinszweck bestimmt wurden. — Nach der Natur des bei weitem gröfsten Teiles der Vereinsbeschlüsse war, wenn der Eigentümer einer Eisenbahn den Betrieb derselben einer anderen Verwaltung überliefs, nur die letztere imstande, den Vereinsbeschlüssen Geltung zu verschaffen.[2] Daraus folgte, dafs der mafsgebende Anteil an der Betriebsleitung für die Stellung in und zu dem Verein ausschlaggebend war, sowohl wenn verschiedene hinsichtlich derselben Eisenbahn berechtigte Persönlichkeiten bezw. Organisationen, als auch wenn verschiedene Organe derselben Verwaltung in Frage kamen. Unter wechselnden juristischen Formen ist dieser Gedanke in der späteren Entwickelung des Vereins zu immer klarerem Ausdruck gebracht worden.

Ein internationales öffentliches Interesse bietet diese Entwickelung, insofern die Beziehung der Eisenbahnen zum Publikum, zum öffentlichen Verkehr durch den Betrieb, nicht durch das Eigentum der Eisenbahnen vermittelt wird, insofern also die mafsgebliche Bedeutung der Betriebsinnehabung für die Teilnahme-Berechtigung an dem internationalen Verein darauf hinwies, dafs die Vereinsmitgliedschaft nicht blofs um eigener internationaler Interessen der Vereinsmitglieder, sondern gleichzeitig um internationaler öffentlicher Interessen

---

zu verschaffen, und die Vereinsversammlung zu Berlin 1853 bestimmte, dafs vorläufig keinem der Kompetenten das Recht zur Vertretung jener Eisenbahn im Verein zuerkannt werden könne, bis seitens eines der Kompetenten der Nachweis erbracht werde, dafs er in der Lage sei, den Vereinsbeschlüssen Geltung zu verschaffen. Eisenbahnzeitung 1852 S. 114, 142/143; 1853 S. 109, 133. Vgl. auch Z. 1873 S. 242.

[2] Z. 1873 S. 242.

willen stattfand, welche von jenen wahrzunehmen waren. Aufserdem bietet diese Entwickelung noch ein internationales (individuelles) Interesse, insofern Bahnverwaltungen des einen Landes, welche den Betrieb anschliefsender Eisenbahnen eines anderen Landes übernommen hatten, auch im Verein für diese letzteren unter jenen wechselnden juristischen Formen auftraten und eintraten. Der Grundsatz, welchen die Vereinsversammlungen von 1852 und 1853 für den ihnen vorliegenden konkreten Fall aufgestellt hatten, führte zunächst zu einer bestimmten Verwaltungspraxis. Er gab der geschäftsführenden Verwaltung eine Richtschnur, nach welcher sie in der Folgezeit bei der ihr nach den damaligen Bestimmungen des Statuts übertragenen vorläufigen Verfügung über die Aufnahme neuer Mitglieder verfuhr. Dies Verfahren der geschäftsführenden Verwaltung, welches durch die periodischen Verwaltungsberichte derselben kundgemacht wurde, veranlafste die nachfolgenden Vereinsversammlungen niemals zur Einsprache, sondern wurde von ihnen gebilligt. So wurde seitens der Organe des Vereins durch eine lange Reihe von Jahren ohne ausdrückliche statutarische Bestimmung die Praxis entwickelt, dafs Anträgen von Bahnverwaltungen um Aufnahme in den Verein nicht vor der Eröffnung des Betriebes auf den betreffenden Bahnen stattzugeben sei, dafs Bahnverwaltungen, welche keinen eigenen Betrieb organisierten, nicht selbständige Mitglieder des Vereins werden könnten,[3] und dafs andererseits Mitglieder des Vereins zur Vertretung aller Bahnen und Bahnstrecken zuzulassen seien, auf welche ihre Betriebsverwaltung sich erstreckte, auch wenn sie nicht Eigentümer derselben seien. Diese Praxis gelangte 1873 zu statutarischer Anerkennung durch die Be-

[3] Eine Ausnahme war gemacht zu Gunsten eines der ältesten mitkonstituierenden Mitglieder des Vereins, nämlich der Direktion der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn. Diese hatte ihren Betrieb an die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft übertragen, wurde aber doch bis zum 1. Januar 1871, dem Zeitpunkt, mit welchem sie in den Besitz der Stadt Hamburg und ihre Vertretung im Verein auf die Verwaltung der Berlin-Hamburger Eisenbahn allein überging, in gewissem Mafse als unmittelbares Vereinsmitglied fortdauernd behandelt. Z. 1873 S. 241, 242.

schlüsse der aufserordentlichen Vereinsversammlung zu Frankfurt. Der § 2 Absatz 2 des Statuts bestimmte nunmehr, dafs die Eisenbahn, deren Verwaltung die Aufnahme in den Verein beantragte, „im Betrieb sein“ müsse, und fuhr in Absatz 3 fort:

„Die Eisenbahnverwaltung, welche in den Verein aufgenommen werden will, mufs auch selbst im Besitz der Betriebsleitung sein. Überläfst sie den Transport auf ihrer Bahn ganz oder teilweise einer anderen zum Verein gehörigen Verwaltung, so kann sie für die Zeit und für die Strecke, bezüglich deren sie der eigenen Betriebsverwaltung ermangelt, nur in einer durch jene vermittelten Weise an dem Verein teilnehmen, und liegt letzterer ob, die ihrem Betriebe unterstellte Bahn oder Bahnstrecke in allen Beziehungen zum Verein zu vertreten“.[4]

Als rechtliche Form ergab sich hiernach: nur wer Bahneigentum und Bahnbetrieb in seiner Hand vereint, kann selbständiges Vereinsmitglied werden. Liegt Eigentum und Betrieb in verschiedenen Händen, so wird der Bahneigentümer Vereinsmitglied, aber notwendig als solches durch den Betriebsinhaber in allen Beziehungen vertreten. Praktisch hatte hiernach der Betriebsinhaber, von welchem auch der Aufnahmeantrag ausging, dem Vereine gegenüber alle Rechte und Pflichten eines Mitgliedes auszuüben. Praktisch war daher — soviel den Betriebsinhaber anging — wenig Unter-

---

[4] Siehe das Statut 1873 in Z. 1873 S. 242 ff. In Übereinstimmung mit der im Text angeführten Stelle und in Konsequenz davon wurde § 10, Zeile 5—7, welche bisher lauteten:

„nach Mafsgabe der Länge ihrer Bahn ein Stimmrecht in der Art gebührt, dafs dem Eigentümer einer oder mehrerer Bahnen bei einer Gesamtlänge . . .“

dahin umgeändert:

„nach Mafsgabe der Länge der ihrem Betriebe unterstellten Bahnen und Bahnstrecken ein Stimmrecht in der Art gebührt, dafs bei einer Gesamtlänge“

und Zeile 16 vor „angehören“ eingeschaltet „unmittelbar“. Zu § 13, Zeile 10 wurde anstatt der Worte: „für jede in Betrieb befindliche Meile ihrer Bahnen“ gesetzt: „für jede Meile der ihrem Betriebe unterstellten eigenen oder fremden Bahnen“.

schied, ob er „Vertreter“ des Mitgliedes, oder ob er selbst „Mitglied“ war. Es war daher nur eine andere juristische Konstruierung des bereits bestehenden Verhältnisses, wenn in der Neuredaktion des Statuts von 1880 § 3, Ziffer 1 b bestimmt wurde:[5]

> „Wenn die Ausführung des Betriebes einer anderen Verwaltung als derjenigen der Eigentümerin übertragen ist, so kann die Mitgliedschaft im Verein nur von der die Vereinsbeschlüsse ausführenden, nicht aber von derjenigen Verwaltung erworben werden, welche etwa nur zu der Annahme und Ausführung die Genehmigung erteilt,“

und hierdurch der bloſse Betriebsinhaber, welcher in der Lage war, die Vereinsbeschlüsse auszuführen, durch die Aufnahme zum selbständigen Mitgliede des Vereines von Rechtswegen gemacht wurde. Aber diese andere juristische Konstruierung stand nicht im Einklang mit dem unverändert belassenen sonstigen Inhalt des Statuts, nach welchem das Eigentum an der Bahn fortgesetzt auch noch von Bedeutung für die (formelle) Mitgliedschaft blieb. Diese Inkongruenz hatte zur Folge, daſs man 1883 bei der Neuredaktion des Statuts wieder zwischen Vereinsmitgliedschaft (§ 2) und Vertretung im Vereine (§ 4) unterschied. Man verlieh dieser Unterscheidung eine praktische Bedeutung dadurch, daſs neben dem Vertreter, welcher selbst hinsichtlich der Rechte und Pflichten dem Verein gegenüber wie ein Mitglied gestellt war, subsidiarisch auch die vertretene Bahneigentümerin für die Erfüllung der Pflichten gegenüber dem Verein verantwortlich erklärt wurde (Statut 1883, § 4, Absatz 2, 3).[6] 1880 hatte man eine dem wirklichen Sachverhältnis besser entsprechende juristische Konstruktion schaffen wollen, dies aber nur halb gethan. Dies hatte zur Folge gehabt, daſs man 1883 ganz zu der alten, in sich wenigstens folgerichtigen, wenn auch den praktischen Verhältnissen nicht entsprechenden Konstruktion zurückkehrte. 1886 entschloſs man sich zu einem ganzen Schritt, weil die Betriebsinnehabung für den

[5] Pr. Baden-Baden 1880 S. 132, 134, 29.
[6] Pr. Wien 1883 S. 38, 44, S. 5–7.

Verein thatsächlich fast allein von Bedeutung war und die bisherige formelle Unterscheidung zwischen Teilnahme des Eigentümers und des Betriebsführers an dem Verein zu mancherlei Schwierigkeiten führte. So knüpfte man 1886 unter Aufgabe der Unterscheidung zwischen „Vereinsmitgliedschaft" und „Vertretung der Vereinsmitglieder" die Mitgliedschaft lediglich an das Rechtsverhältnis der Betriebsführung an, setzte dagegen das Rechtsverhältnis des Bahneigentums hierfür völlig aufser Betracht.[7] Der fortan entscheidende Gesichtspunkt wurde in § 2, Absatz 4 des Statuts festgelegt:

„Die Mitgliedschaft gilt ohne Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse für alle unter eigener Betriebsleitung . . . . . stehenden Bahnen, welche als Vereins-Bahnstrecken anerkannt werden."[8] [9]

§ 42.

2. Die leitenden Betriebsorgane der Eisenbahnen als Vereinsmitglieder.

Der Gedanke, dafs zur Teilnahme an dem Verein derjenige berufen sei, welcher in der Lage sei, den Vereins-

---

[7] Doch wurde durch den Zusatz § 2, Absatz 6:

„Zur Zeit besteht der Verein aus den im anliegenden Verzeichnis benannten Verwaltungen (Anhang I)"

Vorsorge getroffen, dafs die Mitgliedschaft der damals bereits dem Verein angehörigen Verwaltungen durch die neue Bestimmung nicht beeinträchtigt werden konnte.

[8] Pr. Stuttgart 1886 S. 49, 53, S. 6.

[9] Vgl. hierzu auch Artikel 18 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglements. Darnach sind für die Verteilung der Lieferfrist bei einer Gütersendung im Vereinsverkehr die durch fremde Bahnen getrennten Strecken einer und derselben Bahnverwaltung als besondere Verwaltungen, dagegen zusammenhängende Strecken verschiedener Bahnen, welche im Betriebe einer und derselben Verwaltung stehen, nur als eine Verwaltung zu betrachten. Im Falle der Mitbenutzung der Strecken einer fremden Verwaltung wird die betreffende Strecke (Péage-Strecke) hinsichtlich der Verteilung der Lieferfrist als dem Netze der mitbenutzenden Verwaltung angehörig behandelt, sofern nicht beim Übergang des Gutes auf die oder von der Péage-Strecke eine förmliche Übergabe bezw. Übernahme stattgefunden hat.

beschlüssen Geltung zu verschaffen und in Vereinsangelegenheiten rechtsverbindliche Erklärungen abzugeben, führte nicht blofs dahin, dafs unter verschiedenen an der Bahn Berechtigten der Betriebsinhaber schon früh materiell und schliefslich auch formell als Vereinsmitglied anerkannt wurde. Er veranlafste vielmehr auch, dafs unter den mehreren Organen einer Eisenbahnverwaltung das mit der Leitung des Betriebes beauftragte als berechtigt zur Teilnahme an dem Verein erachtet wurde. Als 1877 die Aktiengesellschaft der rumänischen Eisenbahnen selbst den Betrieb ihrer Bahnen übernahm und damals neben dem in Berlin domizilierenden, Aufsichtsrat genannten Vorstand ein in Wien domizilierendes besonderes Betriebskomitee gebildet wurde, trat das letztere in den Verein ein. Hatten schon die Statutredaktionen von 1880 und 1883 einen gewissen Anhalt für das in der Praxis beobachtete Verfahren gewährt, so wurde letzteres zu unzweideutiger Anerkennung gebracht durch die Statutredaktion von 1886.

Aus den sich folgenden Statutredaktionen ergab sich noch eine eigenartig bedeutsame Entwickelung in Bezug auf das Teilnahmerecht am Verein. Nur das Statut von 1883 hatte die Eisenbahnverwaltung selbst als Vereinsmitglied, das betreffende betriebsleitende Organ derselben aber nur als Vertreter jener im Vereine bezeichnet.[1 2] Dagegen hatten

[1] Das Statut von 1883 behandelt in § 2 die Vereinsmitgliedschaft, welche die Eisenbahnverwaltungen innehaben oder erwerben können, und spricht in § 4 von der Vertretung jener Verwaltungen also:

„Die in den Verein aufgenommenen Eisenbahnverwaltungen werden im Verein vertreten bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen durch die nach Mafsgabe der staatlichen Organisation für die obere Leitung eingesetzte Behörde, bei den Privatverwaltungen durch den nach Mafsgabe der betreffenden Staatsgesetze oder das Statut hierzu berufenen Vorstand.“

[2] Es ist charakteristisch, dafs das Statut von 1883 gleichzeitig auch dazu zurückgekehrt war, bei der Konkurrenz verschiedener in Beziehung auf eine Eisenbahn berechtigten Organisationen das Bahneigentum wiederum gegenüber der blofsen Betriebsinnehabung als ein wesentliches Moment für den Erwerb der Mitgliedschaft hinzustellen und demgemäfs den blofsen Betriebsinhaber nur zum Vertreter des zur Mitgliedschaft berechtigten Bahneigentümers zu machen.

in unbestimmterer Form schon die letzten Statutredaktionen vor 1883 und in ganz bestimmter Form die Statutredaktion von 1886 und die der letzteren nachfolgenden das einzelne betriebsleitende Organ der Eisenbahnverwaltung als das Mitglied des Vereins hingestellt.[3]

3. Die Vereinsmitgliedschaft und die Betriebspflichten in Beziehung auf räumlich bestimmte Bahnstrecken.

§ 43.

a. Im allgemeinen (eigenes Interesse der Betriebsinhaber und öffentliches Verkehrsinteresse).

Unverkennbar kam in dem oben Dargelegten — wenn auch vielleicht unbewufst — der Gedanke zum Ausdruck, dafs nach den Aufgaben und dem Zwecke des Vereins nicht die einzelnen Eisenbahnverwaltungen als besondere Persönlichkeiten mit eigenen Interessen, sondern dafs gewisse Organe, denen bestimmte Berufspflichten und Berufsleistungen — nämlich solche in Hinsicht auf den Betrieb — obliegen, im Hinblick auf diese ihre Berufs-

---

[3] Das in dieser Hinsicht mit dem Statut von 1886 bis auf die Verdeutschung einiger Ausdrücke übereinstimmende Statut von 1892, nach dessen § 1 „der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" den Zweck hat, u. s. w., bestimmt in § 2, Vereinsmitgliedschaft:

„Unter Eisenbahnverwaltungen im Sinne des § 1 werden die mit der Leitung des Betriebes von Eisenbahnen beauftragten Verwaltungsstellen verstanden. Als solche gelten:

a. die zur Leitung des Betriebes von Eisenbahnen unter Staatsverwaltung eingesetzten staatlichen Behörden;
b. die nach Mafsgabe der Gesetze und Gesellschaftsverträge bestellten Vorstände der Aktiengesellschaften;
c. die vom Verein anerkannten betriebsleitenden Verwaltungsstellen anderer Eisenbahnunternehmungen.

Im Falle eines Zweifels gilt als Vereinsmitglied diejenige Verwaltungsstelle, welche zur Ausführung der Vereinsbeschlüsse zuständig ist, nicht aber diejenige, welche etwa zu der Annahme und Ausführung die Genehmigung erteilt."

pflichten und Berufsleistungen zur unmittelbaren Teilnehmerschaft an dem Verein berufen sind, und dafs also nur mittelbar aus Art und Inhalt der Berufspflichten und -leistungen jener Organe, welche im Verein zum gemeinsamen Wirken sich verbinden, sich ergiebt, welche Interessen welcher individuellen Persönlichkeiten, bezw. Organisationen oder Vielheiten der Verein wahrzunehmen berufen ist. Die Betriebspflichten und Betriebsleistungen jener den Verein bildenden Organe der einzelnen Eisenbahnverwaltungen aber sind unmittelbar auf den Dienst des öffentlichen Verkehrs gerichtet, wenn auch gleichzeitig die Wahrnehmung und die Erfüllung jener Pflichten die eigenen Interessen der Betriebsinhaber — sei es der Privaten oder des Staates — fördern sollen. So bricht sich auch in der Erhebung der leitenden Betriebsorgane zu selbständigen Mitgliedern des Vereins der Gedanke Bahn, dafs der Verein nicht ausschliefslich und nicht vorwiegend um der eigenen Interessen der staatlichen oder privaten Eisenbahnverwaltungen, sondern insbesondere um der öffentlichen Verkehrsinteressen und, da der Verein ein internationaler Verein ist, — um der internationalen öffentlichen Verkehrsinteressen willen geschaffen und zu wirken berufen ist. Das bestimmende Moment für das Teilnahmerecht der betriebsleitenden Organe an dem Vereine ist nicht, dafs sie Vertreter einer bestimmten Persönlichkeit sind, sondern dafs sie gewisse Berufspflichten und -leistungen zu erfüllen haben. Der Inhalt der Berufsleistungen jedes einzelnen jener Organe aber wird nach der Natur und dem Zwecke der Eisenbahnen und des Eisenbahnbetriebes wesentlich dadurch charakterisiert und individualisiert, dafs ihnen die Betriebsleitung in Beziehung auf eine räumlich bestimmte Bahnstrecke zusteht. Das bestimmende Moment für die Berechtigung zur Vereinsmitgliedschaft ist also die betriebsleitende Thätigkeit auf bestimmten räumlich territorial fixierten Bahnstrecken. Ist die Vereinsthätigkeit der Vereinsmitglieder daher einerseits mit den eigenen Interessen der Betriebsinhaber in bestimmter Weise dadurch verknüpft, dafs die ersteren Organe der letzteren sind, so ist die Thätigkeit der Vereinsmitglieder

andererseits mit einem bestimmten öffentlichen Verkehrsinteresse dadurch verbunden, dafs sie in Beziehung auf eine räumlich territorial fixierte Bahnstrecke ausgeübt wird, so dafs sie also das an dem Betriebe dieser Bahnstrecke interessierte öffentliche Verkehrsinteresse angeht.

Die Berufspflichten und -leistungen der betriebsleitenden Organe verschiedener Bahnstrecken oder Bahnnetze sind individuell verschiedene, insofern die specielle Bahnstrecke, in Beziehung auf welche sie ausgeübt werden, ein den Inhalt jener wesentlich mit bedingendes Element bildet. Trotzdem hätten, wenn ein und dieselbe Persönlickeit oder individuelle Organisation als Betriebsinhaberin verschiedener Bahnstrecken je für diese verschiedenen Bahnstrecken verschiedene betriebsleitende Organe geschaffen hätte, diese verschiedenen betriebsleitenden Organe derselben Persönlichkeit nicht als selbständige Mitglieder dem Vereine angehören können, wenn der Verein nur den eigenen Interessen der Betriebsinhaber zu dienen berufen gewesen wäre. Denn das eigene Interesse des einzelnen Betriebsinhabers als einzelner Persönlichkeit im Verhältnis zu den anderen Betriebsinhabern ist einheitlich, wenn auch diese Einheitlichkeit möglicherweise nur durch ein Abwägen des Mehr oder Weniger, welches für diese oder für jene Richtung des eigenen Interesses spricht, zu ermitteln ist.

Selbst wenn der Staat, also eine öffentlichen Zwecken dienende individuelle Organisation, Betriebsinhaber ist, so müfsten, insofern ein einheitlicher öffentlicher Staatszweck zu wahren wäre, auch in Beziehung auf diesen, nach Abwägung des Mehr oder Weniger für diese oder für jene Richtung, die verschiedenen betriebsleitenden Organe als Organe der einheitlichen, einen einheitlichen Zweck verfolgenden Staatspersönlichkeit, schliefslich in einer einheitlichen Richtung dieses Staatsinteresse nach aufsen, also auch im Vereine wahrnehmen.

§ 44.

b. Die Vereinsmitgliedschaft der verschiedenen preufsischen Staatseisenbahndirektionen.

Es ist eine für die internationale Rechtsentwickelung bedeutsame Erscheinung, dafs trotzdem die verschiedenen Staatseisenbahndirektionen des grofsen Eisenbahnnetzes des preufsischen Staates in den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen als selbständige Mitglieder eingetreten und aufgenommen sind. Behält auch der preufsische Staat als einheitliche individuelle Organisation es in der Hand, in den Fällen, in welchen ihm dies für sein individuelles Gesamtdasein notwendig erscheint, durch die der einheitlichen Ministerialinstanz zu Gebote stehende Einwirkung auf die verschiedenen Staatseisenbahndirektionen ein einheitliches Vorgehen der letzteren zu sichern, so bleibt doch die Thatsache, dafs der preufsische Staat durch die Zulassung des Eintritts der einzelnen Eisenbahndirektionen als selbständiger Mitglieder dies keineswegs principiell, von vornherein und in allen Fällen für notwendig erachtet hat.[1]

Dafs aber die verschiedenen preufsischen Staatseisenbahndirektionen, obwohl sie betriebsleitende Organe derselben einen individuellen Organisation sind, als selbständige Mitglieder in den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eintreten konnten, wird nur verständlich durch die Erwägung, dafs jede dieser Direktionen in Beziehung auf ein anderes Bahnnetz die Betriebsleitung hat, dafs daher nach

---

[1] Vergleiche den Erlafs des Königs von Preufsen vom 24. November 1879, betreffend die Organisation der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen (Preufsisches Eisenbahnverordnungsblatt 1880, S. 85 ff.), insbesondere die §§ 4, 5, 7, betreffend Befugnisse des Ministers für öffentliche Arbeiten als Centralinstanz, und die §§ 8, 12 Ziff. 4 und Ziff. 5, betreffend den Geschäftskreis der Staatseisenbahndirektionen. Nach § 12 Ziff. 5 bleibt den Staatseisenbahndirektionen zur unmittelbaren geschäftlichen Erledigung vorbehalten:

„die Erledigung aller derjenigen geschäftlichen Angelegenheiten, welche die Direktionen im ganzen betreffen, namentlich die Angelegenheiten des Deutschen Eisenbahnvereins . . . . .“

dem oben Erörterten die Betriebsleitung seitens dieser verschiedenen Staatseisenbahndirektionen, wenn auch demselben eigenen Interesse des preufsischen Staates als Betriebsinhaber, so doch unter sich verschiedenen und möglicherweise sogar entgegengesetzten öffentlichen Verkehrsinteressen dient, und dafs der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht blofs den eigenen Interessen der Betriebsinhaber, sondern auch den öffentlichen Verkehrsinteressen zu dienen hat. Als selbständige Mitglieder können die verschiedenen preufsischen Staatseisenbahndirektionen also dem Verein angehören, insofern sie in Erfüllung ihrer Berufspflichten, wenn auch alle das einheitliche Eigeninteresse des preufsischen Staates, so doch jede für sich das an den Betrieb ihres speciellen Bahnnetzes anknüpfende specielle öffentliche Verkehrsinteresse wahrzunehmen haben. Jede der preufsischen Staatseisenbahndirektionen kann gemeinsam mit einer anderen in- oder ausländischen Betriebsverwaltung ein über ihr Netz hinaus sich ausdehnendes Verkehrsinteresse wahrzunehmen haben, während die anderen preufsischen Staatseisenbahndirektionen von diesem öffentlichen Verkehrsinteresse gar nicht berührt werden oder sogar ein in gewissem Sinne gegensätzliches öffentliches Verkehrsinteresse wahrzunehmen haben.

§ 45.

III. Förderung des (gemeinsamen) eigenen Interesses und des Interesses des Publikums als Vereinszweck. Die internationale öffentliche Rechtspflicht des Vereins zur Wahrnehmung des internationalen öffentlichen Verkehrsinteresses.

Der internationale Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hatte seit seiner Gründung als seinen Zweck bezeichnet, durch gemeinsame Beratung und einmütiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern (§ 1 des Statuts). Die Fixierung eines Vereinsgebietes (Statut 1892, § 3, Ziff. 1 a) schliefst in sich, dafs

zunächst im obigen § 1 des Statuts dasjenige Publikum ins Auge gefafst ist, welches in diesem Vereinsgebiete durch Eisenbahnen zu befriedigende Interessen hat. Die unter gleichzeitiger fortdauernder Geltung jenes § 1 des Statuts erfolgte thatsächliche Erstreckung der Vereinsbahnen und die statutarische Möglichkeit nach weiterer Ausdehnung derselben, welche uns oben zu der Unterscheidung eines engeren und eines weiteren Vereinsgebietes geführt hat, einerseits, die statutarische Festsetzung eines umgrenzten Vereinsgebietes andererseits weist darauf hin, dafs einerseits das Publikum, welches innerhalb des thatsächlichen Bereiches des Vereins durch die Eisenbahnen zu befriedigende Interessen hat, auf Förderung seiner Interessen nach dem Statut Anspruch hat, dafs andererseits das Publikum innerhalb jenes eigentlichen oder engeren Vereinsgebietes aufserdem Anspruch darauf hat, dafs der Verein durch Aufnahme der hierzu geeigneten Bahnen auch thatsächlich die Interessenförderung dieses Publikums möglich macht.

Von Anfang an wurden nur solche Eisenbahnen in den Verein aufgenommen, welche den öffentlichen Verkehrsinteressen dienten. Seit lange enthält das Statut ausdrücklich eine entsprechende Bestimmung. Dieselbe lautet:

„Es werden nur solche Verwaltungen aufgenommen, deren in Betrieb befindliche Bahnen . . . . . . dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre dienen.“ [1]

Daraus läfst sich folgern, dafs das nach § 1 des Statuts zu fördernde Interesse des Publikums das Interesse des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs, kurz das Interesse des öffentlichen Verkehrs ist. Das Publikum und der öffentliche Verkehr, deren Interesse zu fördern ist, aber sind nicht blofs im Hinblick auf den thatsächlichen Bereich und das weitere Gebiet des Vereins, sondern auch im Hinblick

---

[1] Statut 1892 § 3 Absatz 2e. Vgl. § 5: „Wenn eine Vereinsverwaltung (im Vereinsgebiet gelegene) Eisenbahnstrecken neu in Betrieb nimmt, so können dieselben ihren Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden . . . . ohne weiteres . . . . . wenn die zuzurechnenden Strecken . . . . . wenigstens dem öffentlichen Güter- oder dem öffentlichen Personenverkehre dienen.“

auf das engere, speciell so genannte Vereinsgebiet international. Die hiernach einen Teil des Vereinszweckes ausmachende Förderung des internationalen öffentlichen Verkehrs ist dem Verein nicht zwangsweise durch eine übergeordnete (staatliche) Autorität auferlegt. Diese Förderung ist andererseits nicht eine ethische oder religiöse Pflicht. Die Natur des Vereins, seiner Mitglieder, sein berufsmäfsiger Wirkungskreis schliefsen die Annahme, dafs ethische oder religiöse Gesichtspunkte auf die Zweckbesimmnng des Vereins eingewirkt hätten, aus. Diese Förderung der Interessen des internationalen öffentlichen Verkehrs ist speciell auch kein Wohlthätigkeitsakt. Die Annahme eines solchen wird schon durch die Erwägung beseitigt, dafs die den Verein bildenden Eisenbahnverwaltungen gar nicht zu Handlungen freiwilliger Wohlthätigkeit berechtigt sind, da sie im Dienste des Staates, von Privatgesellschaften oder Privaten stehen, in deren Interesse zu wirken haben und die Eisenbahnen nebst Zubehör jenen und nicht ihnen gehören. Vielmehr lag jeder einzelnen Eisenbahnverwaltung eine öffentliche Verkehrspflicht gegenüber dem auf sie angewiesenen Publikum ob. Das Verkehrsinteresse dieses Publikums aber erstreckte sich über den Leistungsbereich der einzelnen Eisenbahnverwaltungen hinaus. Daraus ergab sich die Rechtspflicht der verschiedenen Vereinsverwaltungen, in Wahrnehmung der Gemeinsamkeit zwischen den öffentlichen Verkehrsinteressen je ihres besonderen Publikums zusammenzuwirken. Durch dieses Zusammenwirken im Verein wurde infolge der Beschaffenheit der in Frage stehenden Interessen und Interessentengruppen die internationale öffentliche Rechtspflicht jeder Vereinsverwaltung in Beziehung auf das internationale Verkehrsinteresse des international ausgebreiteten Vereinspublikums begründet. Diese internationale öffentliche Rechtspflicht wurde öffentlich deklariert und anerkannt, indem nach § 1 des Statuts nicht blofs die Förderung des eigenen Interesses, sondern auch die Förderung der Interessen des (Vereins-)Publikums als Zweck des Vereins aufgestellt wurde.

Die objektive Leistungsfähigkeit der Eisenbahnbetriebe für den öffentlichen Verkehr, das öffentliche Bedürfnis nach entsprechender öffentlicher Verwendung der Eisenbahnen, die Verkettung der Beziehungen und Verhältnisse der subjektiven Verfüger über die Eisenbahnen und des Betriebes derselben mit den Verhältnissen der Interessenten des öffentlichen Verkehrs wirkt überdies auch auf eine rechtliche Gestaltung des Eisenbahnbetriebes hin, wonach die Betriebsinhaber den Betrieb zwar einerseits zu eigenem Rechte leiten und nutzen, andererseits aber als eine öffentliche Funktion im Interesse desjenigen öffentlichen Verkehrs wahrzunehmen verpflichtet werden, dessen Interesse durch den Betrieb und eventuell durch Zusammenwirken im Betriebe wahrgenommen werden kann.

§ 46.

IV. Die Richtung der Vereinsthätigkeit nach aufsen und nach innen. Die Hauptschöpfungen des Vereins.

Das auf Grund „gemeinsamer Beratung“ erfolgende „einmütige Handeln“, welches nach dem Statut das Mittel zur Erreichung des Vereinszweckes bilden soll, kann nach aufsen oder nach innen gerichtet sein. Abgesehen von den durch die geschäftsführende Verwaltung des Vereins zu erledigenden rein geschäftlichen Beziehungen des Vereins (z. B. Miete eines Vereinslokales, Verträge über Anstellung von Vereinsbeamten) kann der Verein nach aufsen handelnd auftreten

1. In Beziehung zu den Staatsleitungen.

Nur ganz ausnahmsweise haben sich für den Verein als solchen bestimmte rechtliche Beziehungen zu den Staaten ausgebildet. Hierher gehört z. B., dafs die Vereinskorrespondenz früher in einer Reihe von Staaten Portofreiheit genofs[1]. Die

---

[1] Auch wurde der Verein z. B. bei der Erwägung gewisser Neuerungen des auf den Eisenbahnverkehr bezüglichen Zollwesens von amtlicher preufsischer Seite aufgefordert, bestimmte Personen als Vertreter seiner Interessen zu bezeichnen, welche mit den amtlichen preufsischen Organen

bedeutsamsten Handlungen des Vereins gegenüber den Staatsleitungen sind rein thatsächlicher Art. Sie bestehen insbesondere darin, dafs der Verein in wichtigen, das Eisenbahnwesen berührenden Angelegenheiten durch Anträge, Denkschriften, gutachtliche Äufserungen auf die Staatsleitungen Einflufs auszuüben sucht. Beispielsweise gab der Verein die erste Anregung, welche die Aufnahme eines Abschnittes „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere“ in das deutsche Handelsgesetzbuch (Buch IV, Tit. 5, Abschnitt 2) herbeiführte. Auf Inhalt und Gestaltung des Berner Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr wirkte er durch eine Denkschrift in mehreren Punkten ein. Ebenso hat der Verein durch Gutachten und Denkschriften an die Staaten auf die für ihn als internationalen Verein besonders wichtige Regelung des Zollwesens im internationalen Eisenbahnverkehr Einflufs ausgeübt. Weiter hat der Verein eine Denkschrift verfafst und den Staaten mitgeteilt, als letztere über die Bestimmungen betr. Herstellung der technischen Einheit im Eisenbahnwesen verhandelten. So bedeutungsvoll und so praktisch wirksam diese und andere Anregungen des Vereins sich aber auch erwiesen haben, so entfällt doch jedwede weitere Verfolgung derselben an dieser Stelle, weil daraus nur thatsächliche, nicht rechtliche Beziehungen des Vereins zu den Staaten resultierten.

2. In Beziehung zu der öffentlichen Meinung.

Insbesondere durch Herausgabe einer Vereinszeitung wirkt der Verein aufklärend und bildend auf das Publikum. Aber auch diese Thätigkeit, so förderlich sie mittelbar für den Vereinszweck sein mag, ist nur thatsächlicher, nicht rechtlicher Natur.

3. Gegenüber dem Verkehrspublikum.

Nicht der Verein als solcher, sondern nur die einzelnen Vereinsverwaltungen treten in unmittelbare rechtliche Beziehungen zu den Verkehrsinteressenten im engeren Sinne

---

verhandeln sollten. Vgl. den Ausschufsbericht, betreffend die zollamtliche Behandlung der Transporte auf den Eisenbahnen des Zollvereins und die anzustrebenden Abänderungen der Zollvorschriften in Pr. Wien 1869 S. 46 ff.

(den Transportinteressenten). Das „einmütige Handeln" des Vereins wird hier aber rechtlich bedeutsam, insofern die einzelnen Vereinsverwaltungen nach Mafsgabe der vom Verein gesetzten Normen (Betriebsreglement für den Personen- und Güterverkehr) in rechtliche Beziehungen zu den Verkehrsinteressenten treten, und insofern dadurch[2] ermöglicht wird, dafs die Eingehung solcher Beziehungen seitens einer Vereinsverwaltung auch für das Verhältnis anderer Vereinsverwaltungen zu den Verkehrsinteressenten rechtlich bedeutsam wird.

Nach innen[3] kann das einmütige Handeln des Vereins gerichtet sein

1. Auf die Normsetzung, und zwar

a. für gewisse Beziehungen der Vereinsmitglieder zu einander,

b. für gewisse Verhältnisse der verschiedenen Organe der einzelnen Vereinsverwaltungen zu einander,

c. für die Herstellung und die Erhaltung gewisser Sach- und Betriebseinrichtungen seitens der einzelnen Vereinsverwaltungen. Insofern die Befolgung und Ausführung solcher Vereinsnormen seitens der einzelnen Vereinsverwaltungen zu „objektiv sachlichen" Einrichtungen führt, z. B. zu einer bestimmten Spurweite, Anschlüssen, Beschaffung bestimmter Arten von Fahrzeugen, bestimmten Kuppelungen u. s. w. haben jene Normen mittelbar auch Bedeutung nach aufsen für Dritte, insbesondere für nicht im Vereine stehende Eisenbahnverwaltungen.

2. Auf die Kontrolle und Beaufsichtigung der Beachtung der Vereinsnormen seitens der Vereinsmitglieder.

---

[2] Unabhängig von staatlicher oder international staatlicher Normsetzung.

[3] Hier kann nochmals die engere innere Vereinsthätigkeit von derenigen Wirksamkeit unterschieden werden, welche der Verein als ein Ganzes und insofern nach aufsen gegenüber den zu dem Verein gehörigen Eisenbahnverwaltungen (und den Organen derselben) entfaltet.

3. Auf unmittelbare einheitliche Wahrnehmung von Verwaltungsfunktionen, insoweit solche zur Förderung oder zur Ordnung der von Vereinswegen normierten oder der sonstigen wechselseitigen Beziehungen der Vereinsmitglieder erforderlich oder wünschenswert erscheint. Diese Verwaltungsfunktionen kann der Verein:

a. durch unmittelbare Vereinsorgane ausüben. Hierhin gehört insbesondere

α. die Thätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle,

β. die schiedsrichterliche Thätigkeit des Vereins in Streitigkeiten der Vereinsmitglieder;

b. durch die einzelnen Eisenbahnverwaltungen, welche Vereinsmitglieder sind, als mittelbare Vereinsorgane. Hierhin gehört z. B., dafs früher nach dem Statut die einzelnen Eisenbahnverwaltungen verpflichtet waren, auf Verlangen von Vereinsmitgliedern als Schiedsrichter in gewissen Streitigkeiten derselben zu fungieren.

4. Dagegen liegt es nicht in der Aufgabe des Vereins, selbständig unmittelbar die den einzelnen Vereinsmitgliedern obliegende Verwaltung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrswesens denselben teilweise abzunehmen und seinerseits zu übernehmen. Wohl aber kann die durch die öffentlichen Verkehrsbedürfnisse erforderte, im Verein Ausdruck findende Gemeinschaft der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen dahin führen, dafs durch die für gewisse Beziehungen der Vereinsmitglieder untereinander gesetzten Normen des Vereins die Verwaltungsbefugnis der einzelnen Eisenbahnverwaltungen über ihr eigenes Bereich auf das Bereich der Gemeinschaft oder bezw. gewisser anderer Eisenbahnverwaltungen erstreckt wird, und die einzelne Eisenbahnverwaltung zu Mafsnahmen und Handlungen befugt und verpflichtet wird, welche nicht blofs nach aufsen gegenüber Dritten, sondern auch im Verhältnis der Eisenbahnverwaltungen zu einander für gewisse andere Eisenbahnverwaltungen rechtlich bindend sind.

Um aber zur Erfüllung des Vereinszweckes auf Grund gemeinsamer Beratungen das vorbezeichnete einmütige Han-

deln nach aufsen und nach innen entfalten zu können, mufs der Verein sich

1. eine die Vereinsmitglieder bindende Verfassung,
2. Vereinsorgane schaffen,

beide den Vereinsbedürfnissen gemäfs fortentwickeln,

3. dafür sorgen, dafs die Vereinsorgane der Vereinsverfassung und den sonstigen Vereinsnormen gemäfs fungieren, sowie
4. die Bedingungen und das Verfahren bei Eintritt und Austritt von Vereinsmitgliedern fesstellen. —

Endlich befafst sich der Verein behufs Erkenntnis der derzeitigen Zustände im Eisenbahnwesen als Vorbedingung für die Anbahnung von Reformen mit einer Statistik über verschiedenerlei Eisenbahnverhältnisse. —

Unter den hervorragenden Normschöpfungen des Vereins stehen an erster Stelle die „Technischen Vereinbarungen“, welche teils obligatorisch, teils fakultativ für die einzelnen Vereinsverwaltungen sind, und welchen wesentlich zu danken ist, dafs nicht blofs im Vereinsgebiet ein einheitlich angelegtes und einheitlich zu benutzendes Eisenbahnnetz zu stande gebracht worden ist, sondern auch Gleichheit in den Bahnanlagen weit über das Vereinsgebiet hinaus erzielt wurde, indem Eisenbahnen und Staaten weit über das Vereinsgebiet hinaus den Inhalt jener technischen Vereinbarungen im wesentlichen adoptierten. — Sodann sind die Vereinsregulative über die Wagenbenutzung höchst wesentlich, ferner das Vereins-Güter- und Personen-Betriebsreglement, und das die Verhältnisse der Eisenbahnverwaltungen untereinander betreffende Übereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Unter den einheitlichen Verwaltungseinrichtungen im Interesse der Vereinsmitglieder ist insbesondere die Vereinsabrechnungsstelle bedeutsam. Daneben kommen die Vereinsschiedsgerichte in Betracht.

Auf dem Gebiete des Tarifwesens ist es dem Vereine hingegen nicht gelungen, eine bedeutsame Wirksamkeit zu entfalten. Von Vereinswegen sind Tarifbestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen sowie von einzelnen, be-

sonders gestellten Personen-, Kranken- und Gepäckwagen getroffen worden.[4]

In relativ wenigen Jahren hat der Verein fast alle durch den Vereinszweck angeregten, von ihm ausgegangenen Hauptwerke geschaffen. Später beschränkte er sich hauptsächlich auf die Aufrechterhaltung und angemessene Fortentwickelung jener in den ersten Jahren begründeten Vereinswerke.

§ 47.

V. Das Statut (die Satzung) des Vereins, die Vereinsmitgliedschaft und die Organisation des Vereins.

Das von dem Verbande der preufsischen Eisenbahndirektionen mit einigen Änderungen auf den Verband und demnächst auf den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1847 übernommene Statut hat seitdem zahlreiche Abänderungen, Zusätze und völlige Neuredaktionen[1] erfahren.

Die jetzt geltende Statutredaktion datiert von 1892[2] und wird von uns als „das Statut" citiert.

Hinsichtlich des Zweckes und der Aufgaben des Vereins, der Art der Verwirklichung derselben und der Organisation des Vereins ist an den ursprünglichen Grundzügen festgehalten worden; doch hat die Organisation mit der Ausdehnung

---

[4] Anhang I zu dem Übereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (1892).

[1] Dieselben sind von uns citiert: Statut 1876, Statut 1886 u. s. w. Bei der Neuredaktion von 1888 wurde eine Menge Fremdworte durch deutsche Ausdrücke ersetzt.

[2] Nach Mitteilung der geschäftsführenden Verwaltung in der Z. vom 5. November 1892 sind alle der Genehmigung bedürfenden Beschlüsse der Hamburger Vereinsversammlung von 1892 bindend geworden und nach einer ferneren Mitteilung der geschäftsführenden Verwaltung an derselben Stelle ist die Ausgabe der neuen Satzungen des Vereins, deren endgültige Zusammenstellung die Hamburger Vereinsversammlung dem Ausschusse für die Vereinssatzungen überlassen hatte, erfolgt (Z. 1892 S. 871). Die Neuausgabe lag uns nicht vor, wohl aber die von 1888 und die in der Hamburger Vereinsversammlung beschlossenen Zusätze und Änderungen, so dafs wir Statut 1892 citieren.

des Vereins und dem wachsenden Umfange der Vereinsgeschäfte eine reichere Entfaltung erfahren und sind derselben einige Glieder für später hervorgetretene neue Bedürfnisse neu angefügt worden.

Das Statut enthält die näheren Bestimmungen über die Rechte und Pflichten der Vereinsmitglieder, über die Aufnahme neuer Mitglieder, über die Anwendung der Vereinseinrichtungen auf nicht dem Vereine angehörige Bahnen (insbesondere die §§ 2—7) und über die Beendigung der Vereinsmitgliedschaft (§ 24).[3]

§ 48.

1. Die Vorbedingungen der Vereinsmitgliedschaft und das Recht auf Vereinsmitgliedschaft. Rechte und Pflichten der Vereinsmitglieder.

Ursprünglich liefs die Wortfassung des Statuts darauf schliefsen, dafs innerhalb des engeren Vereinsgebietes Eisenbahnverwaltungen, welche den sachlichen Vorbedingungen der Aufnahme entsprachen, ein Recht auf die Aufnahme hätten. Der auch damals erforderliche Aufnahmebeschlufs würde also nur deklaratorische Bedeutung gehabt, nur das Zutreffen der Vorbedingungen der Aufnahme festgestellt haben. In diesem Sinne wurde das Statut innerhalb des Vereins überwiegend, insbesondere von verschiedenen Ausschüssen ausgelegt, welche aussprachen, das Statut stelle nur fest, wer ein Recht auf

---

[3] Bezüglich der sachlichen Vorbedingungen für die Aufnahme als Vereinsmitglied hat sich aufser dem, was in dieser Beziehung aus unseren früheren Ausführungen erhellt, insbesondere das Bedürfnis ergeben, im Interesse der Wahrung des Vereinszweckes und der Vereinsinteressen bei der fortschreitenden Verdichtung der Eisenbahnnetze und der damit verbundenen Vervielfältigung kleiner Eisenbahnunternehmungen hinsichtlich der Aufnahme kleiner Bahnen, bezw. von Nebenbahnen, Lokalbahnen, Kleineisenbahnen, und bezw. hinsichtlich der Aufnahme derselben als vollberechtigte Mitglieder des Vereins gewisse Schranken zu ziehen. Es weist dies auch darauf hin, dafs die eigentliche Aufgabe des Vereins in der Verbindung gröfserer Eisenbahngebiete, in internationaler Richtung liegt.

die Aufnahme habe,[1] ohne aber die Aufnahme anderer, insbesondere ausländischer Eisenbahnverwaltungen, durch besonderen Beschlufs der Generalversammlung zu verbieten.

Allein später überwog im Verein die auch früher schon von einigen Seiten vertretene Auffassung, das Statut stelle die Vorbedingungen fest, deren Erfüllung notwendig zur Erlangung der Aufnahme sei, ohne aber den betreffenden Eisenbahnverwaltungen gegenüber dem Verein und der Generalversammlung ein Recht auf die Aufnahme zu verleihen. Damit erlangte der Aufnahmebeschlufs eine unbedingt konstitutorische Bedeutung. Dieser nunmehr überwiegenden Auffassung entsprechend wurde auch die Fassung des Statuts geändert.[2]

Von dem Standpunkt aus, dafs dem Verein nach dem Vereinszweck eine öffentliche Rechtspflicht gegenüber dem Verkehrspublikum obliegt, welche sich in dem engeren Vereinsgebiete auch auf die Aufnahme geeigneter Vereinsbahnen bezieht, erscheint diese statutarische Änderung bedenklich. Denn die Vereinsverwaltungen können zwar von ihrem Belieben abhängig machen, ob sie den einzelnen, aufsen stehenden Eisenbahnverwaltungen schon vor der Aufnahme ein Recht auf Aufnahme zugestehen wollen, nicht aber, ob sie jene öffentliche Rechtspflicht gegenüber dem Verkehrspublikum erfüllen wollen oder nicht. Letzteres wurde mittelbar anerkannt, indem jene Änderung des Statuts nur damit motiviert wurde, dafs es nicht möglich sei, alle sachlich erforderlichen Vorbedingungen der Aufnahme generell in einer für alle konkreten Fälle genügenden Weise festzustellen. Nach dieser Auffassung wäre also der Unterschied gegen früher nur der, dafs der Verein in den konkreten Fällen speciell das Vorhandensein der sachlichen Vorbedingungen

[1] Vgl. z. B. die Statutfassung von 1867, § 2: „Zur Teilnahme an dem Verein sind sämtliche Eisenbahnverwaltungen berechtigt, welche . . . . .“ (folgen die näheren Vorbedingungen) und das Pr. der Danziger Generalversammlung vom 30/31. Juli 1860 zu Nr. III und VIII T.-O., insbesondere Komm.-Ber. zu III T.-O. S. 18, 19.

[2] Vgl. Statut 1880, § 2: „Als Mitglieder des Vereins werden aufgenommen . . .“ Dagegen Statut 1883, § 2: „Als neue Mitglieder können aufgenommen werden“. Dazu Pr. Wien 1883 S. 37, S. 5; Pr. Köln 1881 S. 98, S. 19.

zu prüfen, wenn dieselben aber vorhanden, auch jetzt die öffentliche Pflicht zur Aufnahme hätte. Nach § 4, Absatz 2 des Statuts hat der über die Aufnahme beschliefsende Ausschufs für die Vereinssatzungen vor der Beschlufsfassung zu prüfen, ob die Aufnahmebedingungen erfüllt sind und ob durch die Aufnahme der angemeldeten Verwaltung die Zwecke des Vereins gefördert werden.

Das Stimmrecht der Vereinsmitglieder in der Vereinsversammlung und hinsichtlich der Genehmigung von Beschlüssen der Vereinsversammlung oder der Ausschüsse ist nach der Länge der Vereinsbahnstrecken reguliert, welche der eigenen Betriebsleitung des betreffenden Vereinsmitgliedes unterstellt sind (Statut §§ 20, 21).[3]

Die Vereinsmitglieder sind dem Verein gegenüber an gültige Vereinsbestimmungen, -beschlüsse, -verfügungen rechtlich gebunden und sind dem Verein, um dessen Existenz und Funktionen zu ermöglichen, zu eigenen Leistungen verpflichtet.

a. Aufnahmebedingung ist Unterwerfung unter die zur Zeit der Aufnahme geltenden Vereinsbeschlüsse (Statut § 3, Abs. 3). Jedes Mitglied ist verpflichtet, innerhalb vier Wochen nach der Mitteilung über das Zustandekommen eines Beschlusses der geschäftsführenden Verwaltung Anzeige (durch Mitteilung der deshalb erlassenen Verfügung) über dessen Ausführung zu machen (§ 22, Abs. 2) und kann wegen Verweigerung der Ausführung aus dem Verein ausgeschlossen werden (§ 25, Abs. 2).

b. Jedes Vereinsmitglied hat, so oft das Bedürfnis es er-

---

[3] Bei einer Gesamtlänge

	bis zu 100	Kilometer	1	Stimme
über	100— 250	-	2	Stimmen
-	250— 400	-	3	-
-	400— 600	-	4	-
-	600— 900	-	5	-
-	900—1200	-	6	-
-	1200—1500	-	7	-
-	1500—2000	-	8	-

und für je angefangene weitere 500 Kilometer 1 Stimme mehr.

fordert, zur Bestreitung der Kosten des Vereins einen Beitrag zur Vereinskasse[4] und aufserdem besondere Beiträge zur Versorgungskasse zu zahlen (§ 24).

c. Jedes Mitglied ist verpflichtet, die Besorgung gewisser Vereinsfunktionen zu übernehmen, so insbesondere im Falle der Wahl hierzu die Stellung einer geschäftsführenden Verwaltung (§ 8, Abs. 2). Ferner früher, ehe die Ausschüsse hiermit betraut wurden, die Aufgabe eines Schiedsrichters in Streitigkeiten der Vereinsmitglieder aus Vereinsbestimmungen. Hinsichtlich der Wahl in die Ausschüsse ist eine Pflicht zur Annahme nicht konstituiert.

d. Zu den Pflichten der Vereinsmitglieder gehört insbesondere auch, dafs sie gewisse geschäftliche Beziehungen zu anderen Vereinsmitgliedern in der vom Verein vorgeschriebenen Weise zu regulieren und Streitigkeiten mit denselben in der vom Verein bestimmten Weise und in dem von ihm bestimmten Umfang schiedsrichterlich zur Erledigung zu bringen haben. Sie haben ihre wechselseitigen Ansprüche aus dem Verkehr u. s. w. durch die Vereinsabrechnungsstelle zur Erledigung zu bringen und sind zu vorläufigen Abschlagszahlungen gemäfs des Anhanges V zum Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement verpflichtet.

Schon das Übereinkommen zum Vereinsgüterreglement von 1849 sah Schiedsgerichte zwischen den Vereinsmitgliedern vor. Ursprünglich sollten die sämtlichen Verwaltungen in alphabetischer Reihenfolge unter monatlichem Wechsel das Schiedsrichteramt ausüben. Nach einem Beschlufs der Wiener Vereinsversammlung von 1849 (Eisenbahnzeitung 1849, S. 370) blieb es den in Differenzen geratenen Verwaltungen überlassen, über eine dritte Verwaltung, welche zur Übernahme des Schiedsrichteramtes verpflichtet war, sich zu verständigen. Falls aber eine Verständigung innerhalb vier Wochen nach

[4] Derselbe setzt sich aus einem festen Betrage und aus einer Summe zusammen, welche nach der Länge der der Betriebsleitung des betreffenden Mitgliedes unterstellten Vereinsbahnstrecken bemessen wird (St. § 24).

erhobener Differenz nicht erreicht werden konnte, so hatte auf Antrag der einen oder anderen Verwaltung die geschäftsführende Verwaltung die das schiedsrichterliche Amt übernehmende Verwaltung zu bestimmen. Schiedsrichterliche Entscheidung war durch die zu Hamburg 1860 beschlossene Redaktion des Übereinkommens zum Vereinsgüterreglement (Artikel 13, Ziff. 6) für die Mitglieder hinsichtlich der Streitigkeiten über die Beitragspflicht zu Entschädigungen im gemeinschaftlichen Güterverkehr für obligatorisch erklärt worden. Durch Beschlufs der Vereinsversammlung zu Wien 1869 wurde die Verpflichtung der Mitglieder, ihre Streitigkeiten endgültig unter Ausschlufs des Rechtsweges im schiedsrichterlichen Verfahren auszutragen, auf alle aus den Vereinsbestimmungen über den Personen-, Gepäck-, Güter- und Wagenverkehr unter ihnen entstehenden Rechtsstreitigkeiten ausgedehnt.[5]

Die Rechte einer jeden Eisenbahnverwaltung als Vereinsmitglied sind:

a. das Recht auf Teilnahme an den bestehenden Vereinseinrichtungen (vergl. St. § 6, Abs. 1; § 20, Abs. 6),
b. das Recht auf vereinsgemäfses Verhalten der anderen Vereinsmitglieder gegen die betreffende Eisenbahnverwaltung (St. § 23 und Übereinkommen, betreffend die Abrechnungsstelle),
c. das Recht, auf die Vereinsthätigkeit und insbesondere die Bildung des Vereinsrechtes mitbestimmend einzuwirken. Hierher gehört das Recht auf Teilnahme an der Vereinsversammlung (§ 19) und das Recht, einen der Eisenbahnverwaltung geeignet erscheinenden Gegenstand zur Beschlufsfassung der Vereinsversammlung zu bringen (§ 10, Abs. 1), Stimmrecht in der Vereinsversammlung (§ 20), Teilnahme und Stimmrecht in der

[5] Pr. Wien 1869 S. 27, S. 3. — Hinsichtlich der Streitigkeiten der Vereinsmitglieder untereinander aus Nichtvereinsbestimmungen über den Personen-, Gepäck-, Güter- und Wagenverkehr ist auch durch den Beschlufs der Hamburger Vereinsversammlung von 1892 (Pr. Hamburg 1892 S. 148 ff. und S. XV) noch keine Pflicht der Vereinsmitglieder zu schiedsrichterlichem Austrage begründet worden.

Technikerversammlung (§ 15, Abs. 1 und 4), Recht auf Genehmigung, bezw. Widerspruch gegen Vereinsversammlungs-[6] und nicht endgültige Ausschufsbeschlüsse (§ 21, § 16).

Ein direktes Recht auf Teilnahme an den Ausschüssen besteht nicht, sondern nur die Pflicht der geschäftsführenden Verwaltung zu verhältnismäfsiger Berücksichtigung der Eisenbahnen aus verschiedenen Gegenden bei den Vorschlägen zur Wahl, bezw. bei Ernennung von Ausschufsmitgliedern.

Bei der Ausübung der vorerwähnten Mitbestimmungsrechte darf die Eisenbahnverwaltung sich nicht blofs durch eigenes Interesse leiten lassen, sondern mufs auch auf das gemeinschaftliche Interesse der Vereinsmitglieder und kraft öffentlicher Rechtspflicht auf das internationale öffentliche Verkehrsinteresse Rücksicht nehmen.

§ 49.

2. Die Vereinsversammlung.

Das oberste beschlufsfassende und insbesondere normsetzende Organ des Vereins ist die Vereinsversammlung,[1] in welcher jedem Vereinsmitgliede Stimmrecht nach Mafsgabe der Länge der seiner Betriebsleitung unterstellten Vereinsbahnstrecke gebührt (St. § 10, 20).

Gegenstand der Beschlufsfassung des Vereins bilden alle Angelegenheiten, welche von einer der vereinigten Verwaltungen dazu für geeignet erachtet werden (St. § 10, Abs. 1).

---

[6] Mit Ausnahme der § 21, Abs. 4 aufgeführten Vereinsversammlungsbeschlüsse.

[1] Statut § 10, Abs. 2: „Die Beschlufsfassung erfolgt durch die Generalversammlung, insofern nicht eine anderweite Erledigung durch das Statut vorgesehen ist.“ In der Praxis hat aber die geschäftsführende Direktion für minder wichtige, jedoch eilige Sachen — statt eine aufserordentliche Generalversammlung einzuberufen — häufig im Cirkularwege unter Festsetzung einer Präklusivfrist die Zustimmung der Vereinsmitglieder eingeholt. Die Generalversammlung zu Budapest 1874 hat dies Verfahren ausdrücklich gebilligt. Pr. Budapest 1874 S. 47, 50, 6.

Eine ordentliche Vereinsversammlung findet seit 1886 alle 2 Jahre (St. § 17),[2] aufserordentliche Vereinsversammlungen nach Bedürfnis statt.

Die Berufung und die Leitung der Vereinsversammlung steht der geschäftsführenden Verwaltung zu (§ 8). Auf Verlangen dreier anderer Vereinsverwaltungen mufs dieselbe eine aufserordentliche Vereinsversammlung unter Angabe des Grundes berufen (§ 18). Auch mufs sie alle Anträge auf die Tagesordnung bringen, wenn die Anmeldung, welche bei ihr zu erfolgen hat, spätestens 3 Monate vor der Vereinsversammlung bewirkt ist oder von ihr und dem betreffenden Ausschusse die Dringlichkeit der Anträge anerkannt wird. Stimmeneinheit ist erforderlich für den Beschlufs über Aufnahme von Verwaltungen und Bahnstrecken aufserhalb des (engeren) Vereinsgebietes (St. § 7). Sonst erfolgt die Beschlufsfassung durch Stimmenmehrheit (§ 20, Abs. 1). Allein es bedarf einer Genehmigung der Vereinsversammlungsbeschlüsse seitens der einzelnen Vereinsverwaltungen, welche als erteilt gilt, wenn denselben nicht binnen einer bestimmten Präklusivfrist[3] nach der durch die geschäftsführende Verwaltung zu bewirkenden Mitteilung jener Beschlüsse an die einzelnen Verwaltungen widersprochen wird.

Die Vereinsversammlungsbeschlüsse über Tarifangelegenheiten werden nur bindend, wenn sämtliche Vereinsverwaltungen dieselben genehmigen, andere Vereinsversammlungsbeschlüsse — einschliefslich solcher über Statutänderungen —, wenn ihnen nicht von $^1/_{10}$ sämtlicher den Vereinsmitgliedern

---

[2] Früher längere Zeit jährlich.

[3] Regelmäfsig 8 Wochen nach dem 8. Tage seit Absendung des Protokolls seitens der geschäftsführenden Verwaltung. Für die dringlichen Beschlüsse kann die Vereinsversammlung eine kürzere Erklärungsfrist bestimmen, welche mit dem Tage der Absendung des den Beschlufs zur Erklärung mitteilenden Schreibens der geschäftsführenden Verwaltung beginnt. Die geschäftsführende Verwaltung hat die von der Vereinsversammlung als dringlich bezeichneten Beschlüsse spätestens in 8, alle übrigen — und zwar die letzteren durch Übersendung des Vereinsversammlungsprotokolls — spätestens in 15 Tagen nach Beendigung der Vereinsversammlung den sämtlichen Vereinsverwaltungen zur Erklärung mitzuteilen (St. § 21, Abs. 1—3).

zustehenden Stimmen widersprochen wird (St. § 21, Abs. 2).[4]

Gewisse Beschlüsse der Generalversammlung bedürfen zu ihrer Gültigkeit der nachträglichen Genehmigung nicht, so insbesondere gewisse Wahlbeschlüsse, Beschlüsse über gewisse rein geschäftliche Angelegenheiten, Beschlüsse über Ausschliefsung eines Mitgliedes[5] und einige andere minder wichtige Angelegenheiten betreffende Beschlüsse. Dieselben werden also perfekt, wenn sie nur in der Generalversammlung selbst von einer Mehrheit gefafst sind.

§ 50.

3. Die geschäftsführende Verwaltung und das Vereinsbureau. Die Vereinsbeamten.

Neben der — insbesondere normsetzenden — Vereinsversammlung besafs der Verein von Anfang an als leitendes Geschäfts- und Verwaltungsorgan die „geschäftsführende Verwaltung“. Als geschäftsführende Verwaltung funktioniert eine der Vereinsverwaltungen, welche hierzu in der Vereinsversammlung auf eine bestimmte Anzahl Jahre — nach dem gegenwärtigen Statut 4 Jahre — gewählt wird (St. § 8).[1]

---

[4] Früher war einstimmige Genehmigung erforderlich. Änderung durch Vereinsversammlung zu Budapest 1874, Pr. 1874 S. 45, S. 6, und bezüglich der das Vereinsstatut betreffenden Abänderungsbeschlüsse erst durch Vereinsversammlung zu Wien 1883, Pr. 1883 S. 40, 48, 7.

[5] Bis zu der Generalversammlung zu Wien 1883 bedurften auch Beschlüsse über die Aufnahme von Verwaltungen in den Verein keiner Genehmigung. Die Streichung dieser Bestimmung bedeutet eine wesentliche Erschwerung der Aufnahme, zu welcher früher innerhalb des (engeren) Vereinsgebietes eine einfache Majorität genügte, während dieselbe jetzt hinfällig wird, wenn nachträglich nur 1/10 der Stimmen aller Vereinsmitglieder sich dagegen erklärt. Pr. Wien 1883 S. 41, S. 5—7.

[1] Die Direktion der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, welche die erste Anregung zur Gründung des Verbandes preufsischer Eisenbahndirektionen und dadurch mittelbar des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gegeben hat, war von der Gründung des Vereins bis (zur Vereinsversammlung von) 1854 geschäftsführende Verwaltung. Ihre Nachfolgerin wurde die Direktion der Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft,

Mehrmals wurde der Antrag gestellt, eine besondere geschäftsführende Direktion ausschliefslich für den Verein zu bilden, anstatt eine der Vereinsverwaltungen mit diesem Amte zu betrauen. Der Antrag wurde aber immer abgelehnt.[2] Nur wurde mit dem Wachsen der Geschäftslast ein besonderes Vereinsbureau gebildet und mit Vereinsbeamten besetzt, welches unter der Leitung der geschäftsführenden Verwaltung die Vereinsgeschäfte zu besorgen hat (Statut § 9).

Die Vereinsverwaltung, welche zur geschäftsführenden Verwaltung erwählt ist, ist ein mittelbares Vereinsorgan. Das Vereinsbureau hingegen ist ein unmittelbares Vereinsorgan, gebildet lediglich als Organ des internationalen Vereins und auch besetzt mit unmittelbaren Beamten des Vereins.

Jede Vereinsverwaltung ist verpflichtet, die auf sie fallende Wahl als geschäftsführende Verwaltung anzunehmen, mit Ausnahme derjenigen Vereinsverwaltung, welche dieses Amt zuletzt verwaltet hat. Diese Verpflichtung erstreckt sich über die ganze Dauer der Wahlperiode und erlischt früher nur, wenn die eine notwendige Vorbedingung jener Funktionsinnehabung bildende Vereinsmitgliedschaft der betreffenden Verwaltung vorher ihr Ende erreicht.

---

welche das Amt bis zur Verstaatlichung jener Eisenbahn im Jahre 1882 behielt. Vom 1. Juli 1882 bis zum 1. Juli 1884 fungierte die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. Als 1884 auch diese Bahn verstaatlicht wurde, wurde die Kgl. preufsische Eisenbahndirektion zu Berlin zur geschäftsführenden Verwaltung erwählt, welche dies Amt vom 1. Juli 1884 bis jetzt versehen hat und in der zu Hamburg im August 1892 abgehaltenen Vereinsversammlung auf die statutenmäfsige Dauer von 4 Jahren wiedergewählt worden ist.

[2] Pr. Heidelberg 1873 S. 55—58, 10; Pr. Budapest 1874 S. 44. Es wurde aber der geschäftsführenden Verwaltung zunächst gestattet, für sich auf Vereinskosten einen höher qualifizierten Beamten zu ihrer Unterstützung anzustellen und die sonst nötigen Arbeitskräfte sich zu beschaffen (Vgl. St. 1873, § 3, Abs. 3). 1875 wurde in dem Statut (§ 3, Abs. 3) zuerst ein für die Erledigung der Vereinsgeschäfte besonders eingesetztes Bureau erwähnt, dessen Kosten ebenso wie die der in demselben angestellten Beamten aus der Vereinskasse gedeckt werden sollten (Z. 1875 S. 665, S. 682). Das Statut 1880 § 7 spricht zuerst von dem bestehenden Vereinsbureau und dessen Vereinsbeamten.

Die geschäftsführende Verwaltung hat die gesamte Geschäftsleitung des Vereins zu besorgen,[3] namentlich die laufenden Verwaltungsangelegenheiten zu erledigen. Das Statut bestimmt, dafs die geschäftsführende Verwaltung die Dienstverträge mit den im Vereinsbureau angestellten Vereinsbeamten abzuschliefsen hat.[4] Es enthält aber keine weiteren Bestimmungen, ob und in wie weit dieselbe den Verein nach aufsen rechtlich zu vertreten hat. Dies hängt offenbar damit zusammen, dafs der Verein seinerseits nicht bestimmen kann, ob er in vermögensrechtlicher und in anderer (insbesondere öffentlich rechtlicher) Hinsicht nach aufsen im Verhältnis zu Dritten als eine Einheit oder als eine Vielheit von Mitgliedern oder als eine Vielheit von blofsen Einzelpersonen rechtlich zu behandeln ist. Der Verein würde bei einem Versuche solcher rechtlicher Normierung auf Schranken in den verschiedenen Staatsgesetzgebungen stofsen. Andererseits ist kein einheitlich internationales Recht von übergeordneten zusammenwirkenden Staatsorganisationen gesetzt, nach welchem jene rechtlichen Verhältnisse des Vereins zu beurteilen und zu bestimmen wären. In Ermangelung solcher Bestimmungen wird die geschäftsführende Verwaltung nach aufsen häufig lediglich im eigenen Namen rechtlich handeln, Rechte erwerben und sich verpflichten, auch wenn sie materiell für den Verein handelt. Dies galt früher auch bezüglich der Verträge mit den Vereinsbeamten. Jetzt wird anzunehmen sein, dafs die einzelnen Vereinsmitglieder den Vereinsbeamten verpflichtet werden.[5]

---

[3] Vor 1874 bestimmte das Statut, dafs die geschäftsführende Verwaltung nur den auf die erforderliche Centralisation sich beziehenden Geschäften obzuliegen habe. Insbesondere war sie also damals nicht berufen, die Initiative zu neuen Vereinseinrichtungen zu ergreifen, und nicht verpflichtet, sich mit der Vorbereitung der Beschlufsfassung über solche zu befassen.

[4] Dabei hat sie im Einvernehmen mit dem Ausschusse für das Vereinsstatut zu handeln.

[5] Früher waren die Beamten des Vereins nicht pensionsberechtigt, weil man annahm, dafs der Verein als solcher nicht fähig sei, ihnen eine Pension zu geben, und dafs sie zu dem Verein als solchem nicht in einem Rechtsverhältnis ständen. Um sie pensionsberechtigt zu machen, wollte

Übrigens wird die thatsächliche Vertretung des Vereins durch die geschäftsführende Verwaltung in Verbindung mit der internationalen Stellung und Bedeutung des Vereins gegebenen Falls auch bei einzelnen Rechtsentscheidungen wesentlich in Betracht zu ziehen sein, und es unthunlich machen, — unter Mifsachtung der wirklichen und wirkenden Verhältnisse — das rechtliche Wesen dieses Vereins und die Art und rechtliche Bedeutung der Vertretung desselben durch die geschäftsführende Verwaltung lediglich nach Normen zu beurteilen, welche in den einzelnen Staaten im Hinblick auf anders geartete Verhältnisse für Vereine u. s. w. gegeben worden sind.[6]

Nach innen hat die geschäftsführende Verwaltung neben den vielen Obliegenheiten thatsächlicher Natur (dazu gehört z. B. Vorbereitung der Vereinsbeschlüsse und der Vereinsversammlungen, Erstattung des Jahresberichtes an letztere, Verwaltung der Vereinskasse, überhaupt Leitung der laufenden Verwaltung) bestimmte Funktionen rechtlichen Charakters. Insbesondere hat sie nach Statut § 22, Abs. 1 den Zeitpunkt

---

man sie zu Beamten der Eisenbahnverwaltung machen, welche als geschäftsführende Verwaltung fungierte. Pr. Budapest 1874 S. 45, 48, 49, 6. Ein 1875 in der Vereinsversammlung gestellter, nicht angenommener Antrag, dafs die geschäftsführende Verwaltung ermächtigt werden solle, unter verbindlicher Kraft für ihre eventuelle Amtsnachfolgerin zur Bearbeitung der Vereinsangelegenheiten ein besonderes Mitglied zu engagieren, beweist auch, dafs man damals davon ausging, die geschäftsführende Verwaltung verpflichte und könne nur sich selbst durch den mit den Vereinsbeamten abzuschliefsenden Dienstvertrag verpflichten. Pr. Bremen 1875 S. 27, 4. 1876 beschlofs man von Vereinswegen einen Pensionsfonds für die Vereinsbeamten zu bilden.

[6] Vermögensrechtliche Vertretung des Vereins durch die geschäftsführende Verwaltung vor Staatsgerichten könnte z. B. nach § 3 des Übereinkommens, betreffend die Bildung und Verwaltung einer Kasse zur Zahlung von Ruhegehältern u. s. w. an Vereinsbeamte, erforderlich werden. Nach diesem Paragraphen hat eine aus dem Vereine ausscheidende Verwaltung einen einmaligen Beitrag zur Versorgungskasse (§ 1) als Ablösung ihrer Verpflichtungen gegen die Versorgungskasse in die letztere einzuzahlen. Hingegen wird, solange eine Verwaltung Mitglied des Vereins ist, praktisch nicht leicht der Fall gerichtlicher Einklagung von dieser geschuldeter Beiträge eintreten.

des Inkrafttretens der von den Vereinsversammlungen sowie der von den Ausschüssen gefafsten Beschlüsse (§ 16) festzusetzen, insofern dieselben keine bezügliche Bestimmung enthalten. Nach § 8, Absatz 3 des Statuts hat sie die Vereinsbeschlüsse auszuführen, nach § 22, Absatz 2 hat sie die Ausführung der Vereinsbeschlüsse allerdings nur zu überwachen. Dieser scheinbare Gegensatz der statutarischen Bestimmungen erklärt sich in folgender Weise. Hinsichtlich aller Vereinsversammlungsbeschlüsse sind gewisse Vorbedingungen der Ausführung von Vereins wegen und für den Verein von der geschäftsführenden Verwaltung zu erfüllen; so z. B. die Bestimmung des anderweit noch nicht bestimmten Zeitpunktes des Inkrafttretens, die Mitteilung an die Vereinsverwaltungen u. s. w. Aufser dieser gewissermafsen formellen Ausführung aller Vereinsversammlungsbeschlüsse liegt auch die materielle Ausführung vieler Vereinsversammlungsbeschlüsse dem Vereine selbst ob. Hierher gehören alle Beschlüsse, welche die eigene Organisation und Verfassung des Vereins betreffen, ferner alle Beschlüsse über solche Angelegenheiten, für deren Verwaltung als Vereinsangelegenheiten der Verein besondere Vereinsorgane besitzt, endlich alle Beschlüsse, nach deren Inhalt der Verein selbst in thatsächliche oder rechtliche Beziehungen, Verhandlungen u. s. w. zu Dritten treten soll. Die oben erwähnte formelle Ausführung aller Vereinsversammlungsbeschlüsse und die materielle Ausführung der letzt erwähnten Vereinsversammlungsbeschlüsse ist nach § 8, Absatz 3 des Statuts Sache der geschäftsführenden Verwaltung. Ein sehr grofser und sogar der wesentlichste Teil der Vereinsthätigkeit besteht aber in der Setzung leitender Normen für das Verhalten und die Thätigkeit der einzelnen Vereinsverwaltungen, dergestalt, dafs die materielle Ausführung und Handhabung des Inhalts jener Vereinsbeschlusse nicht Sache des Vereins, sondern Sache der eigenen Verwaltung der einzelnen Vereinsverwaltungen ist. Insoweit dies der Fall, insoweit es sich also um Angelegenheiten handelt, in Beziehung auf welche der Verein zum Erlafs genereller Normen, nicht aber zur eigenen Ausführung und Verwaltung befugt ist, mufs der Verein sich vergewissern und darauf hinwirken, dafs die

Ausführung seitens der dazu verpflichteten Vereinsverwaltungen normgemäfs geschieht. Hierzu ist eine Kontrolle und Beaufsichtigung erforderlich, und diese Überwachung der Ausführung liegt gemäfs § 22 Absatz 2 für den Verein der geschäftsführenden Verwaltung ob.[7]

Die Vereinsverwaltungen sind nach § 22, Abs. 2 zu diesem Behufe verpflichtet, innerhalb einer gewissen Frist der geschäftsführenden Verwaltung die Verfügung mitzuteilen, welche sie zur Ausführung des Vereinsbeschlusses erlassen haben. Die der geschäftsführenden Verwaltung obliegende Beaufsichtigung schliefst in sich, dafs dieselbe, wenn eine Vereinsverwaltung die Ausführung eines Vereinsbeschlusses unterläfst, Erinnerungen an die betreffende Vereinsverwaltung erläfst und die Ausführung nachträglich herbeizuführen sucht. Gelingt ihr dies nicht, so mufs sie die Angelegenheit der nächsten Vereinsversammlung zur Beschlufsfassung vorlegen (§ 22, Abs. 3). Diese kann alsdann auf Antrag des Ausschusses für die Vereinssatzungen die Aus-

[7] Nach einem Vereinsversammlungsbeschlufs von 1855 waren früher behufs Beaufsichtigung der Ausführung der Vereinsbeschlüsse die sämtlichen deutschen Bahnverwaltungen in 8 verschiedene Rayons eingeteilt. Für jeden Rayon wurde alljährlich eine Verwaltung, und zwar alternierend und der Reihe nach, durch die Vereinsversammlung beauftragt, über die Ausführung der Beschlüsse innerhalb des betreffenden Bezirkes sich Überzeugung zu verschaffen. Die solchergestalt beauftragte Verwaltung war berechtigt, von den übrigen Verwaltungen vollständige Aufschlüsse und Erläuterungen über etwaige Abweichungen von den genehmigten Beschlüssen entgegenzunehmen. Falls von einzelnen Verwaltungen bezügliche Anfragen über die erfolgte Ausführung ohne Motivierung verneinend oder gar nicht beantwortet wurden, oder die vorgebrachten Unterlassungsgründe den beauftragten Verwaltungen unzulänglich erschienen, so sollten dieselben die Ausführung auf eine geeignete Weise zu vermitteln suchen. Gelang ihnen diese Vermittelung nicht, so hatten sie die geschäftsführende Verwaltung in Kenntnis zu setzen und letztere demnächst der Vereinsversammlung darüber Bericht zu erstatten. Der Vereinsversammlung blieb alsdann der weitere Beschlufs in dieser Angelegenheit überlassen (Eisenbahnzeitung 1855 S. 137, 138). Die vorstehende Einrichtung wurde 1874 durch Vereinsversammlungsbeschlufs beseitigt, nachdem praktisch nur wenig Gebrauch von derselben gemacht worden war (Pr. Budapest 1874 S. 47, 50, 6).

schliefsung der betreffenden Vereinsverwaltung aus dem Verein beschliefsen (§ 25, Abs. 2).

Der geschäftsführenden Verwaltung sind eine Reihe geschäftlicher Funktionen in Bezug auf die Vereinsversammlungen zugewiesen. Unter anderm bestimmt sie den Zeitpunkt der ordentlichen, Zeitpunkt und Ort der aufserordentlichen Vereinsversammlung und setzt die Tagesordnung fest. Die geschäftsführende Verwaltung übt rechtlichen Einflufs auf die Zusammensetzung der anderen wichtigen Verwaltungsorgane des Vereins, indem sie der Vereinsversammlung die Mitglieder für die ständigen Ausschüsse vorschlägt und selbst besondere Ausschüsse bildet und deren Mitglieder ernennt (§ 12, Abs. 2 und 3). Die geschäftsführende Verwaltung kann den Ausschüssen nicht blofs Gegenstände zur Beratung und Vorbereitung von Beschlüssen der Vereinsversammlung, sondern in dringenden Fällen auch Angelegenheiten zur eigenen Beschlufsfassung überweisen (§ 13, Abs. 1 a, b). Sie hat bis zur Konstituierung der Ausschüsse innerhalb derselben die Befugnisse einer vorsitzenden Verwaltung, bezw. eines Vorsitzenden auszuüben oder ein Ausschufsmitglied damit zu beauftragen. Sie ist über die gesamte Thätigkeit der Ausschüsse in Fühlung zu halten. Ihr sind deshalb seitens der vorsitzenden Verwaltung oder des Vorsitzenden eines jeden Ausschusses sogleich die Verteilung der Berichte an die einzelnen Ausschufsmitglieder, die Ansetzung von Ausschufssitzungen und die Verhandlungnn derselben anzuzeigen. Das Protokoll über die Verhandlungen der Ausschüsse ist ihr mitzuteilen. Ebenso sind ihr rechtzeitig vor der Vereinsversammlung die Ausschufsberichte zuzustellen. Sie hat ihrerseits diese Berichte drucken zu lassen und die Beschlüsse, Verhandlungen und Berichte der Ausschüsse den Vereinsverwaltungen mitzuteilen.

Sie hat den Vereinsverwaltungen die Vereinsversammlungsbeschlüsse innerhalb bestimmter Fristen zur Erklärung und demnächst das Ergebnis der Erklärungen auf dieselben mitzuteilen. Auch hat sie Entscheidungen der Schiedsgerichte von grundsätzlicher Bedeutung zur Kenntnis sämtlicher Vereinsverwaltungen zu bringen. Sie verwaltet die Vereinskasse

und hat darüber (und gesondert über die Versorgungskasse) der ordentlichen Vereinsversammlung Rechnung zu legen. Bei ihr ist die Aufnahme in den Verein und die Zurechnung neu in Betrieb genommener Eisenbahnstrecken einer Vereinsverwaltung, die Anwendung der Vereinseinrichtungen auf nicht dem Verein angehörende Bahnen und neu zu solchen hinzutretende Bahnstrecken in Antrag zu bringen. Die bloſse Zurechnung einer neu in Betrieb genommenen Strecke veranlaſst sie im Normalfalle selbständig (§§ 4—7, § 5, Abs. 3, § 6, Abs. 2), ebenso die Ab- und Zurechnung von Strecken, welche aus dem Betriebe einer Vereinsverwaltung in den einer andern übergehen (§ 5, Abs. 6). Sie hat — vorbehaltlich der Berufung — das Erlöschen der Vereinsmitgliedschaft durch die Erklärung herbeizuführen, daſs die satzungsmäſsigen Bedingungen nicht mehr zutreffen, unter welchen das Mitglied seinerzeit aufgenommen worden ist. Ihr ist die Anzeige von dem Austritt aus dem Verein, welcher jeder Verwaltung zum 1. Januar, 1. April, 1. Juli, 1. Oktober frei steht, 6 Monate vorher zu erstatten, und sie hat die übrigen Verwaltungen davon sogleich zu benachrichtigen.

Der geschäftsführenden Verwaltung liegt die Leitung der gesamten Geschäfte des Vereins, deren wichtigste oben aufgeführt sind, ob. Zur thatsächlichen Besorgung dieser Vereinsgeschäfte aber besteht unter ihrer Leitung das „Vereinsbureau“. Die Beamten des Vereinsbureaus sind Vereinsbeamte, sie werden auf Grund von Dienstverträgen angestellt, welche die geschäftsführende Verwaltung im Einvernehmen mit dem Ausschusse für die Vereinssatzungen abschlieſst. Ebenso sind die Beamten der Generalsaldierungsstelle als Vereinsbeamte übernommen worden, seitdem diese zufolge des Beschlusses der Breslauer Generalversammlung vom Jahre 1882 seit dem 1. April 1883 als Vereinseinrichtung fungiert.[8] Die Vereinsbeamten haben teils nach Maſsgabe der Dienstverträge,[9] teils auf Grund eines Beschlusses des Auschusses

[8] Pr. Amsterdam 1888 S. 90.

[9] Einheitliche Grundsätze über die Anstellung und Sicherstellung der Vereinsbeamten sind unter Aufstellung eines diesbezüglichen Dienstvertrags-

für das Vereinsstatut vom 20. April 1888[10] in der Regel nach einer zehnjährigen vorwurfsfreien Dienstzeit für sich und ihre Angehörigen Anspruch auf Ruhegehälter.

Durch Beschlufs der Vereinsversammlung zu München 1876 erfolgte die Gründung einer Versorgungskasse des Vereins im Hinblick auf jene Ansprüche auf Ruhegehälter. Durch Beschlufs der Vereinsversammlung zu Wien 1883[11] wurde das Übereinkommen, betreffend die Bildung und Verwaltung dieser Versorgungskasse in einigen Punkten geändert. Das Vermögen der Kasse ist Vereinsvermögen zu einem besonderen Zweck und wird deshalb getrennt von dem übrigen Vereinsvermögen verwaltet. Den Vereinsmitgliedern liegen Rechte und Pflichten hinsichtlich der Versorgungskasse und des Vermögens derselben ob, welche durch jenes Übereinkommen näher geregelt worden sind.

§ 51.

4. Die Ausschüsse und die Technikerversammlung. Die vorbereitend-begutachtenden, die beschliefsenden, die schiedsrichterlich-entscheidenden, die auslegenden Funktionen der Ausschüsse.

Schon frühzeitig ergab sich infolge der Art und des Umfanges der durch den Vereinszweck erforderten Vereinsthätigkeit das Bedürfnis nach noch anderen Vereinsorganen aufser der Vereinsversammlung und der geschäftsführenden Verwaltung. Bezüglich vieler der Beschlufsfassung der Vereinsversammlung unterliegenden Angelegenheiten erwies sich schon früh als notwendig, diese Beschlufsfassung durch Ausschüsse (damals Kommissionen genannt) und deren Berichte vorbereiten zu lassen. Ein bedeutungsvoller Schritt in der

---

musters im Einvernehmen mit der geschäftsführenden Verwaltung nach der Vereinsversammlung von 1886 durch den Ausschufs für das Vereinsstatut zur Einführung gebracht worden. Pr. Amsterdam 1888 S. 89.

[10] Pr. Amsterdam 1888 S. 90.

[11] Pr. Wien 1883 S. 52; 8.

Weiterentwickelung der Organisation des Vereins geschah durch die Budapester Vereinsversammlung 1874. Um die Vereinsversammlung von der Beschlufsfassung über minder erhebliche Angelegenheiten und Detailfragen zu entlasten, — was im Hinblick auf die beschränkte Zeit und die Art der Zusammensetzung der Vereinsversammlung notwendig wurde —, wurde eine Bestimmung in das Statut aufgenommen, wonach den Ausschüssen von der Vereinsversammlung Angelegenheiten zur eigenen Beschlufsfassung überwiesen werden konnten. Später übertrug aufserdem das Statut selbst in einigen Angelegenheiten den Ausschüssen die Beschlufsfassung und gestattete — in dringenden Fällen — der geschäftsführenden Verwaltung, jene mit der Beschlufsfassung zu betrauen.

Nachdem der Vereinszweck dahin führte, den Vereinsmitgliedern die Schlichtung gewisser, aus Vereinsbestimmungen unter ihnen erwachsenden Rechtsstreitigkeiten im schiedsrichterlichen Wege unter Ausschlufs des Rechtsweges zur Pflicht zu machen, ergab sich das Bedürfnis nach einem geeigneten schiedsrichterlichen Organ. Zunächst wurde einzelnen Vereinsverwaltungen die Übernahme des Schiedsrichteramtes auf Verlangen der Parteien zur Pflicht gemacht. Bald reichten aber diese nur für den einzelnen Fall gebildeten Schiedsgerichte nicht mehr aus. In wachsendem Umfange [1] wurde nunmehr die Entscheidung jener schiedsrichterlich zu behandelnden Streitigkeiten bestimmten Vereinsorganen übertragen. Als solche wurden wiederum die Ausschüsse gewählt. [2]

---

[1] Teilweise seit 1876, vollständig für die Streitigkeiten der Vereinsmitglieder aus den Vereinsbestimmungen seit der Vereinsversammlung zu Köln 1881. Pr. Köln 1881 S. 97; 18.

[2] Insoweit die Vereinsmitglieder verpflichtet waren, ihre Rechtsstreitigkeiten vor den Ausschüssen auszutragen, und eine Wahl in Bezug auf die Person der Schiedsrichter nicht mehr hatten, insoweit gleichzeitig die Ausschüsse ständig zur Entscheidung bestimmter Streitigkeiten berufen waren, funktionierten dieselben eigentlich nicht mehr als Schiedsgerichte. Man könnte sie richtiger Vereinsgerichte im Gegensatz zu den Staatsgerichten nennen. Das Statut von 1880 hatte daher in § 21 Abs. 1 die Entscheidung durch Schiedsgerichte ausdrücklich in Gegensatz gestellt

So reihen sich den Vereinsorganen im Laufe der Zeit die Ausschüsse teils als ständige, teils als nicht ständige an. Sie hatten nach obigem dreifache Funktionen, und diesen trat noch eine rechtsinterpretierende Funktion hinzu.

Zur Zeit bestehen folgende ständige Ausschüsse (Statut § 11):

I. der Ausschufs für die Vereinssatzungen,
II. der Ausschufs für Angelegenheiteu des Personenverkehrs,
III. der Ausschufs für Angelegenheiten des Güterverkehrs,
IV. der Ausschufs für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung,
V. der Ausschufs für technische Angelegenheiten,
VI. der Ausschufs für Angelegenheiten der Statistik,
VII. der Ausschufs für die Vereinszeitung,
VIII. der Preisausschufs.

Seit 1874 bestimmte das Statut im Hinblick auf die gesteigerte Bedeutung der Ausschüsse, dafs die Mitglieder der ständigen Ausschüsse, welche bis dahin von der geschäftsführenden Verwaltung ernannt worden waren, fortan auf Vorschlag jener von der Vereinsversammlung zu wählen seien. Gegenwärtig erfolgt die Wahl auf die Dauer von 4 Jahren. Seit 1880 entschied die Vereinsversammlung, welche Ausschüsse ständig zu sein hätten. Dagegen blieb der geschäftsführenden Verwaltung bis heute die Befugnis, zur Vorberatung von Gegenständen, welche nicht in den

---

zu der in § 21 Abs. 4 angeordneten Entscheidung rechtlicher Streitigkeiten durch ständige Ausschüsse, indem es in § 21 Abs. 1 bestimmte: „Alle aus den Vereinsbestimmungen über den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr zwischen Vereinsmitgliedern entstehenden Rechtsstreitigkeiten sind (mit der in al. 4 gegebenen Einschränkung) durch Schiedsrichter unter Ausschlufs des Rechtsweges endgültig zu entscheiden." Später aber bezeichnete das Statut die Entscheidungen der Ausschüsse in Rechtsstreitigkeiten der Vereinsmitglieder als Schiedssprüche und die Ausschüsse insofern als Schiedsgerichte (vgl. St. 1892 § 23). Nur mittelbar sind die Ausschüsse allerdings insofern Schiedsgerichte, als die fortdauernde Teilnahme am Verein Sache des freien Willens der einzelnen Vereinsverwaltungen ist, letztere also durch Austritt aus dem Verein sich auch der richterlichen Zuständigkeit der Ausschüsse für die Zukunft entziehen können.

Rahmen der Geschäfte eines oder des anderen ständigen Ausschusses passen, besondere Ausschüsse einzusetzen und deren Mitglieder zu ernennen. Die Ausschüsse bestehen in der Regel aus Vereinsverwaltungen, können jedoch, wenn dies aus besonderen Gründen für zweckmäfsig erachtet wird, auch aus Personen gebildet werden (St. § 12, Abs. 1). Im Jahre 1874 wurde gleichzeitig mit der Ausdehnung des Wirkungskreises und der Steigerung der Bedeutung der Ausschüsse statutarisch bestimmt, dafs die geschäftsführende Verwaltung bei dem Vorschlage zur Wahl, bezw. bei der Ernennung von Ausschüssen auf die Interessen der Eisenbahnen der verschiedenen Gebietsteile, auf welche sich der Verein erstreckt, entsprechend Rücksicht zu nehmen habe.[3] Hierdurch wurde dem internationalen Charakter des Vereins und den internationalen Interessen, welchen er zu dienen hat, in der Bildung dieser neuen Art von Vereinsorganen Rechnung getragen.

Kurz nach der Gründung des Vereins wurde eine Versammlung der Techniker des Vereins berufen,[4] und diese

[3] Pr. Budapest 1874 S. 45—47, 6. Zur Zeit ist die rumänische Staatsbahn Mitglied des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Im übrigen sind die Mitglieder der ständigen Ausschüsse den Vereinsverwaltungen des sogenannten (engeren) Vereinsgebietes entnommen. Vgl. Pr. Hamburg 1892 S. XX—XXIII.

[4] Die erste 1850 zu Berlin abgehaltene Technikerversammlung hatte sogar die Bildung eines besonderen Vereins der Techniker der deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossen. Vgl. Eisenbahnzeitung 1850 S. 41, 49 (61); Z. 1890 S. 787 (S. 585, 593, 603). Dieser Verein trat aber nie ins Leben, anscheinend, weil die Eisenbahnverwaltungen besorgten, dafs bei der Wichtigkeit der Technik für das Eisenbahnwesen jener Techniker-Verein eine der bedeutendsten Aufgaben des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sonst ganz an sich gezogen, damit dem letzteren Verein einen wesentlichen Teil seiner Bedeutung entzogen und dadurch die Erfüllung seiner anderen — nichttechnischen — Aufgaben erschwert hätte. Auch bei Gelegenheit der 1892 in Hamburg beschlossenen organisatorischen Änderung hatte der Ausschufs für technische Angelegenheiten Vorschläge gemacht, deren Ausführung die Technikerversammlung des Vereins zu einer nahezu gleichgeordneten Vereinigung, wie die Vereinsversammlung, gemacht hätte. Demgegenüber bezweckten die in der Vereinsversammlung angenommenen Vorschläge des Ausschusses für die Vereinssatzungen, an

Berufungen wurden später in ungleichen mehrjährigen Zwischenräumen öfter wiederholt.

Diese Technikerversammlung schuf auf Grund eingehender Beratungen und Verhandlungen das bedeutendste Werk des Vereins, den Entwurf der technischen Vereinbarungen, und sorgte, nachdem derselbe im wesentlichen nach den Vorschlägen jener durch die Vereinsversammlung angenommen war, in gleicher Weise später für die den Fortschritten der Technik und der Eisenbahnentwickelung entsprechende Fortbildung jener Bestimmungen. „Was die Praxis so als notwendig geschaffen und was sich in der Übung der Jahrzehnte als nutzbringend erwiesen“ hatte, erhielt durch die Vereinsversammlung zu Hamburg 1892 „eine für den Verein gewissermafsen gesetzliche Form“, indem dieselbe die Technikerversammlung als eine Art erweiterten Ausschusses für technische Angelegenheiten in die statutarisch bestimmte Organisation des Vereins einfügte. An der Technikerversammlung sind nach § 15 des Statuts sämtliche Vereinsverwaltungen mit je einer Stimme[5] teilzunehmen berechtigt. Der Bedarfsfall für die Berufung und die Beratungsgegenstände derselben werden durch die Vereinsversammlung oder im Einvernehmen mit der geschäftsführenden Verwaltung durch den Ausschufs für technische Angelegenheiten bestimmt. Dessen vorsitzende Verwaltung führt den Vorsitz in der Technikerversammlung und ernennt die berichterstattende Verwaltung für die einzelnen Beratungsgegenstände. —

Den Ausschüssen und bezw. der Technikerversammlung liegen zur Zeit folgende Funktionen ob:

1. Gewissermafsen als fachmännische Organe des Vereins haben sie Beschlüsse der Vereinsversammlung vorzubereiten (§ 13, Abs. 1a). Zu diesem Behufe haben die Ausschüsse —

---

dem Grundsatze festzuhalten, dafs als oberste Instanz des Vereins nur die Vereinsversammlung anzusehen, die Technikerversammlung hingegen nur als erweiterter technischer Ausschufs ins Auge zu fassen sei (Pr. Hamburg 1892 S. 176).

[5] Die Vertretung einer Verwaltung in der Technikerversammlung kann im übrigen durch mehrere Abgeordnete erfolgen. Unzulässig ist die Vertretung einer Verwaltung durch eine andere.

abgesehen von minder wichtigen oder von dringenden Fällen — schriftlich und aufserdem in der Vereinsversammlung durch einen von ihnen zu bestellenden Berichterstatter mündlich zu berichten. Abgesehen von den schon durch das Statut bestimmten Fällen[6] können die Vereinsversammlung und die geschäftsführende Verwaltung ihnen Gegenstände zur Vorberatung überweisen, letztere insbesondere Anträge, welche seitens einer Vereinsverwaltung zur Beschlufsfassung durch die Vereinsversammlung angemeldet sind.

2. Die eigene Beschlufsfassung steht den Ausschüssen bezüglich derjenigen Angelegenheiten zu, deren Erledigung ihnen durch das Statut, durch besonderen Beschlufs der Vereinsversammlung[7] oder — in dringenden Fällen — durch die geschäftsführende Verwaltung überwiesen ist (§ 13, Abs. 1 b). Nach dem Statut hat der Ausschufs für die Vereinssatzungen über die Aufnahme neuer Mitglieder (§ 4, Abs. 1—4), die Zurechnung von nicht allen statutarischen Bestimmungen genügenden Eisenbahnstrecken (§ 5 Abs. 4), die Anwendung von Vereinseinrichtungen auf nicht dem Verein angehörige Bahnen (§ 6, Abs. 2), über die Berufung gegen die Erklärung der geschäftsführenden Verwaltung, welche Erlöschen der Mitgliedschaft feststellt (§ 24, Abs. 1), zu beschliefsen. — Das Einvernehmen desselben Ausschusses ist erforderlich, wenn die geschäftsführende Verwaltung einen Dienstvertrag mit einem Vereinsbeamten abschliefsen will (§ 9, Abs. 1).

Der Ausschufs für technische Angelegenheiten bestimmt im Einvernehmen mit der geschäftsführenden Verwaltung über die Berufung und die Beratungsgegenstände der Technikerversammlungen (§ 15, Abs. 2). Dringlichkeit, welche von der Einhaltung der dreimonatlichen Anmeldefrist entbindet, kann einem Antrag an die Vereinsversammlung durch die geschäftsführende Verwaltung nur in Gemeinschaft mit der

[6] So nach § 7 Abs. 2 Vorberatung des Ausschusses für die Vereinssatzungen über den Aufnahmeantrag einer aufserhalb des (engeren) Vereinsgebietes befindlichen Eisenbahnverwaltung. Auch aus eigener Initiative können die Ausschüsse einen Gegenstand in Vorberatung nehmen.

[7] Dieser bedarf nach § 20 Absatz 4c des Statuts nicht der nachträglichen Genehmigung der Vereinsverwaltungen.

vorsitzenden Verwaltung des betreffenden Ausschusses zuerkannt werden (§ 10, Abs. 4).

Durch die Vereinsversammlung wird einem Ausschusse (insbesondere dem für die Vereinssatzungen) bisweilen der Erlafs der Ausführungsbestimmungen, Instruktionen u. s. w. zu einem Beschlufs der Vereinsversammlung oder auch die selbständige Redaktion eines blofs inhaltlich oder nur mehr allgemein von der Vereinsversammlung gefafsten Beschlusses überwiesen.

Die Ausschufsbeschlüsse werden sofort bindend, wenn dem Ausschusse von der Vereinsversammlung Vollmacht zur endgültigen Entscheidung erteilt worden ist.[8] Anderenfalls werden sie nur bindend, wenn ihnen nicht binnen einer Frist von 8 Wochen, deren Lauf mit dem 8. Tage nach Absendung der betreffenden Mitteilung an die Vereinsverwaltungen beginnt, von $^1/_{10}$ sämtlicher den Vereinsmitgliedern zustehenden Stimmen widersprochen ist (§ 16). Für endgültige Entscheidungen sind die Ausschüsse nur dann beschlufsfähig, wenn mindestens $^2/_3$ ihrer Mitglieder anwesend sind (§ 14, Abs. 4). Aus dem Inhalt der — bindenden — Ausschufsbeschlüsse ergiebt sich der Zeitpunkt ihres Inkrafttretens, d. h. der Anfangstermin ihrer verbindenden Kraft. Enthält der Beschlufs keine Bestimmungen hierüber, so wird dieser Zeitpunkt — ebenso wie bezüglich der Vereinsversammlungsbeschlüsse — von der geschäftsführenden Verwaltung festgesetzt (§ 22, Abs. 1).

3. Die schiedsrichterliche Entscheidung liegt den Ausschüssen in Fällen des § 23 des Statuts ob.[9] Seit 1876 hatte

---

[8] Pr. Baden-Baden 1880 S. 35 ff., 29, 30.

[9] Vgl. auch die Vorschriften über schiedsrichterliche Entscheidungen im Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement, Artikel 26, Ziff. 1 b, Abs. 5, Ziff. 1 c, Abs. 2, Ziff. 6 und im Übereinkommen, betr. Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, sowie von Fahrzeugen und lebenden Tieren, § 9. — Vgl. ferner die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften, § 1: „Die Vereinsverwaltungen sind gehalten, auf Verlangen anderer Verwaltungen Streckenfahrscheine zur Verfügung zu stellen. Weigert sich eine Verwaltung, für die eine oder andere ihrer Strecken einem solchen Verlangen zu entsprechen, so entscheidet hierüber

nach dem Statut der Ausschufs für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung über alle aus den Vereinsbestimmungen betreffend den Wagenverkehr und seit 1880 der Ausschufs für Angelegenheiten des Güterverkehrs über alle aus dem Übereinkommen betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck zwischen Vereinsmitgliedern entstehenden Streitigkeiten endgültig als Schiedsrichter unter Ausschlufs des Rechtsweges zu entscheiden. Seit 1881 (Vereinsversammlung zu Köln)[10] hatte der letzterwähnte Ausschufs in gleicher Weise über alle aus den Vereinsbestimmungen betreffend Gepäck- und Güterverkehr und der Ausschufs für die Angelegenheiten des Personenverkehrs über die aus den Vereinsbestimmungen betreffend den Personenverkehr unter den Vereinsmitgliedern erwachsenden Rechtsstreitigkeiten schiedsrichterlich zu entscheiden, und seit 1888[11] wurde die schiedsrichterliche Zuständigkeit des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs auch ausdrücklich auf die Streitigkeiten der Vereinsmitglieder aus Vereinsbestimmungen über die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren ausgedehnt.

Seitdem bestand für alle wechselseitigen Rechtsstreitigkeiten der Vereinsmitglieder aus Vereinsbestimmungen nicht blofs die obligatorische Verpflichtung jener, diese Streitigkeiten schiedsrichterlich zum Austrag zu bringen, sondern auch ein obligatorisches Schiedsgericht, nämlich jene Ausschüsse. Durch Beschlufs der Vereinsversammlung zu Hamburg 1892[12] ist die Zuständigkeit der vorgenannten Ausschüsse statutarisch auf die endgültige schiedsrichterliche Entscheidung von Rechtsstreitigkeiten ausgedehnt worden, welche unter Vereinsmitgliedern aus anderen[13] Bestim-

in Ermangelung einer Einigung der Ausschufs für Angelegenheiten des Personenverkehrs endgültig."

[10] Pr. Köln 1881 S. 97, 18.

[11] Pr. Amsterdam 1888 S. 92, 14.

[12] Pr. Hamburg 1892 S. 178 ff., S. XV.

[13] Anlafs zu praktisch wichtigen Streitfällen über „andere" Bestimmungen bot der Umstand, dafs seit der 1885 erfolgten Abänderung des § 50, Ziff. 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands die

mungen über den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie über den Wagenverkehr entstehen. Aber diese Zuständigkeit ist nur begründet, wenn die streitenden Parteien sie beantragen. Für die letzteren besteht dagegen weder eine Pflicht gegenüber dem Verein, überhaupt jene Streitigkeiten im schiedsgerichtlichen Wege auszutragen, noch auch, wenn sie dies thun, sich an jene Ausschüsse als Schiedsgerichte zu wenden.[14] Unter den „andern" Bestimmungen sind innerstaatliche (deutsche, österreichisch-ungarische u. s. w.) Gesetze und Reglements, Sonderbestimmungen engerer Verbände und Vereinigungen, jetzt auch die Bestimmungen des international-staatlichen Berner Übereinkommens, betreffend den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr nebst dessen Ausführungsvorschriften zu verstehen.[15]

Wegevorschriften (Transportberechtigung unter mehreren Wegen und folglich die Frachtregulierung und Regelung von Verschleppungsfällen) verschieden sind, je nachdem die betreffenden Sendungen unter der Herrschaft des deutschen oder des Vereinsbetriebsreglements befördert werden (Ausschufsbericht Pr. Hamburg 1892 S. 178 ff.).

[14] Der der Hamburger Vereinsversammlung von dem Ausschufs für die Vereinssatzungen gemachte Vorschlag hatte sich nicht auf die Streitigkeiten aus dem Wagenverkehr bezogen, hatte aber im übrigen auch hinsichtlich der Rechtsstreitigkeiten aus „anderen" Bestimmungen die schiedsrichterliche Entscheidung durch die betr. Vereinsausschüsse für die Parteien obligatorisch machen wollen, „sofern nicht etwa in einer engeren Vereinigung oder durch andere Abkommen der streitenden Parteien ein anderes Schiedsgericht vorgesehen" sei.

[15] Nach Artikel 53 des internationalen Berner Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr ist für alle (in den vorhergehenden Artikeln des Übereinkommens erörterten) Regrefsansprüche der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Regrefs erhoben wird, ausschliefslich zuständig, und steht, wenn die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben ist, der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Mafsgabe des ersteren Absatzes zuständigen Richtern zu. Allein nach Art. 54 ebenda wird die Befugnis der Eisenbahnen, über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen zu treffen, durch die vorstehende Bestimmung nicht berührt. Durch die im Text erwähnte statutarische Vorschrift über die Vereinsschiedsgerichte haben die Eisenbahnverwaltungen des Vereins von dieser Befugnis auch hinsichtlich des an sich jenem internationalen Berner Übereinkommen unterliegenden Verkehrs Gebrauch gemacht.

Für das schiedsrichterliche Verfahren der Ausschüsse ergiebt sich aus der allgemeinen Bestimmung über endgültige Entscheidung der Ausschüsse, daſs mindestens $^2/_3$ der Mitglieder des letzteren bei der Fällung der Schiedssprüche anwesend sein müssen. Ferner ist statutarisch bestimmt, daſs die Ausschüsse über alle Streitfälle mit Stimmenmehrheit beschlieſsen. Schiedssprüche sind endgültig und bedürfen keiner Genehmigung seitens der Verwaltungen. Ausschuſsmitglieder, welche an Streitigkeiten selbst beteiligt sind, sind von der Teilnahme an der Beratung und Beschluſsfassung auszuschlieſsen (§ 23). Nach einem von der Vereinsversammlung zu Hamburg 1878 gebilligten Ausschuſsberichte ist Gehör der Parteien und weitere Beweisaufnahme auſser der Benutzung der Akten nicht unbedingt erforderlich. Nach Artikel 26, Ziffer 6 des derzeitigen Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement aber sind die schiedsgerichtlichen Entscheidungen der Streitfälle zwischen den Verwaltungen über die Beteiligung an Entschädigungen für Verlust, Beschädigung, verspätete Auslieferung von Gepäck oder Gütern endgültige nur, wenn vorgängige Anhörung der streitenden Teile erfolgt ist. Nach dem vorerwähnten Ausschuſsberichte von 1878 soll das Verfahren und der Schiedsspruch selbst thunlichst so eingerichtet werden, daſs der Schiedsspruch nach dem Rechte des Staates, welcher dafür in Betracht kommt, im Zwangswege vollstreckbar ist.[16]

Schiedsrichterliche Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung sind von der geschäftsführenden Verwaltung zur Kenntnis sämtlicher Vereinsverwaltungen zu bringen (§ 23, Abs. 3).[17]

4. Dem Ausschusse für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung ist seit 1880, den Ausschüssen für Angelegenheiten des Güterverkehrs und bezw. des Personenverkehrs seit 1881 statutarisch die Befugnis beigelegt, über

[16] Pr. Hamburg 1878 S. 57, S. 12.

[17] Vgl. auch Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement, Artikel 28, Abs. 2 und 3.

die Auslegung der in ihren Geschäftskreis fallenden Vereinsbestimmungen Beschlufs zu fassen (§ 13, Abs. 2). Nach der allgemeinen Bestimmung des § 16 werden diese Auslegungsbeschlüsse nur bindend, wenn nicht 1/10 der Verwaltungen in der Präklusivfrist widerspricht. Eine Ausnahme macht Art. 28, Abs. 1 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement, wonach Zweifel über dessen Auslegung durch die Vereinsversammlung zu entscheiden sind.

Die Geschäftsführung der Ausschüsse geht in der Weise von statten, dafs jeder derselben eine vorsitzende Verwaltung oder, wenn er aus Personen gebildet ist, einen Vorsitzenden ernennt. Die vorsitzende Verwaltung, bezw. der Vorsitzende verteilt die eingegangenen Beratungsgegenstände an die Mitglieder des Ausschusses zur Berichterstattung, beruft den Ausschufs und leitet dessen Verhandlungen. Solange eine vorsitzende Verwaltung, bezw. ein Vorsitzender noch nicht ernannt ist, werden dessen Befugnisse durch die geschäftsführende Verwaltung wahrgenommen, welche jedoch auch berechtigt ist, ein Ausschufsmitglied damit zu beauftragen. Vertretung eines Ausschufsmitgliedes durch ein anderes ist nicht zulässig. Über die Verhandlungen der Ausschüsse wird ein Protokoll aufgenommen. Die vorsitzende Verwaltung eines jeden Ausschusses hat die geschäftsführende Verwaltung über alle wesentlichen Vorgänge innerhalb des Ausschusses auf dem laufenden zu erhalten, ihr (und den Ausschufsmitgliedern) die Ausschufsprotokolle mitzuteilen. Desgleichen sind die Berichte und Beschlüsse der Ausschüsse der geschäftsführenden Verwaltung mitzuteilen. Letztere hat ihrerseits durch entsprechende Mitteilungen an die Vereinsverwaltungen die Verbindung zwischen diesen und den Ausschüssen herzustellen. Abgesehen von den im § 15 des Statuts enthaltenen besonderen Bestimmungen finden die in § 14, Abs. 4—9 für die Geschäftsführung der Ausschüsse getroffenen Bestimmungen auch auf die Geschäftsführung der Technikerversammlung Anwendung.

§ 52.

5. Die Abrechnungsstelle des Vereins.

Auf Grund freier Vereinbarung von Vereinsverwaltungen wurde am 1. Oktober 1871 eine Generalsaldierungsstelle zu dem Zweck ins Leben gerufen, „um Schuld und Guthaben aller beteiligten Bahnen aus den Abrechnungen über ihren Verkehr sowie alle sonstigen nach dem Ermessen der zahlungspflichtigen Verwaltungen dazu geeigneten Schuldposten zusammen und den Saldo für jede einzelne Verwaltung in einer Summe festzustellen". Die Generalsaldierungsstelle wurde von ihrer Gründung an vom Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn bis zur Übernahme dieser Bahn durch die Königl. Preufsische Staatsverwaltung, dann aber vom 1. April 1881 ab von der Königl. Eisenbahndirektion in Magdeburg geleitet. Nachdem bereits der weitaus gröfste Teil der Vereinsbahnen dem Übereinkommen, betr. die Generalsaldierungsstelle, beigetreten war, beschlofs der Verein auf einen zuerst in der Kölner Vereinsversammlung von 1881 gestellten und dann in der Breslauer Vereinsversammlung von 1882 wiederholten Antrag im Jahre 1882, die Geschäfte der Generalsaldierung auf den Verein zu übernehmen und die Generalsaldierungsstelle dergestalt zur Vereinseinrichtung zu machen, dafs jede Vereinsverwaltung zum Eintritt verpflichtet sein, aber entsprechend den Bestimmungen des Wagenregulativs das Recht der Kündigung haben sollte. Die zur Ausführung dieses Beschlusses erforderlichen Bestimmungen, insbesondere die Feststellung des Reglements, der Instruktion, der Einführungs- und Kündigungstermine wurden dem Ausschusse für die Vereinssatzungen zur endgültigen Erledigung überwiesen,[1] und von diesem ein Übereinkommen, betr. die Generalsaldierungsstelle des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, beschlossen, demzufolge letztere vom 1. April 1883 ab[2] als Vereinseinrichtung wirkte. Dieselbe bildet seitdem

[1] Pr. Köln 1881 S. 35, 10; Pr. Breslau 1882 S. 42, 6.
[2] Pr. Wien 1883 S. 25.

einen integrierenden Teil des Vereinsbureaus.[3] Nachdem der Name der Generalsaldierungsstelle durch Beschlufs der Vereinsversammlung zu Frankfurt von 1884 in „Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" umgewandelt worden war,[4] wurden in der Vereinsversammlung zu Budapest 1885 einige sachliche Abänderungen und eine vollständige Neuredaktion des die Abrechnungsstelle betreffenden Übereinkommens beschlossen.[5] Das von dem Ausschufs für die Vereinssatzungen neu redigierte Abkommen ist im Jahre 1886 in Kraft getreten.[6] Nach Art. 1 dieses Übereinkommens hat die unter der Leitung und am Sitze der geschäftsführenden Verwaltung befindliche Abrechnungsstelle des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen den Zweck, Guthaben und Schuldposten der Vereinsverwaltungen zusammenzustellen, periodisch die hiernach zu empfangenden, bezw. zu zahlenden

---

[3] Pr. Wien 1883 S. 25. Übereinkommen von 1885, Art. 4: „Die Kosten der Abrechnungsstelle einschliefslich der Gehälter u. s. w. der bei derselben beschäftigten Beamten werden aus der Vereinskasse bestritten" (St. § 24).

[4] Pr. Frankfurt 1884 S. 44, 8.

[5] Pr. Budapest 1885 S. 63, 16. Abdruck des Übereinkommens S. 65 ff., mit der aus S. 16 sich ergebenden Abänderung. Im letzten Jahre vor der Übernahme als Vereinseinrichtung (1881) hatten die von der Generalsaldierungsstelle berechneten Posten 367300000 Mark betragen. — Vgl. Protokoll Breslau 1882 S. 43. Die Abrechnungsstelle hat gemäfs Art. 6 des dieselbe betreffenden Übereinkommens alljährlich einen Rechenschaftsbericht über ihre Thätigkeit aufzustellen und denselben den Vereinsverwaltungen zu übersenden. — 1892/1893 wurden 129159 Forderungs- und Schuldposten verrechnet und zwar in deutscher Währung 113095, in österreich-ungar. W. 9146 (Noten 8741, Gold 401, Silber 4), in russisch. W. 2048 (Noten), in Frankenwährung 4870 (Gold 3167, ohne nähere Bezeichnung — Gold oder Silber — 1703). Der Gesamtbetrag der verrechneten Posten belief sich auf 241526895 M. in deutscher W.; 14705930 fl. Noten, 74840 fl. Gold, 16534 fl. Silber in österr.-ungar. W.; 1232978 R. Noten in russ. W.; 9250535 Fr. Gold und 1163227 Fr. ohne Bezeichnung ob Gold oder Silber in Frankenwährung. Die angemeldeten Posten wurden durch Begleichung von 129159 auf 4034 verringert. Die zur Verrechnung angemeldeten Gesamtsummen aller Währungen betrugen 277501728 M., während die schliefslich bar gezahlten Beträge 128374137 M. ausmachten. Z. 1893 S. 281.

[6] Pr. Stuttgart 1886 S. 26.

Beträge für jede einzelne Verwaltung in einer Summe zu ermitteln und die Ausgleichung dieser Beträge zu bestimmen. Nach Art. 2 ebenda sind die dem Verein angehörenden Verwaltungen verpflichtet, alle Guthaben und Schuldposten aus den Abrechnungen über direkten und Verbandsverkehr mit Ausnahme des das übrige Vereinsgebiet nicht berührenden gegenseitigen engeren Verkehrs der österreichisch-ungarischen Bahnen[7] der Abrechnungsstelle zur Ausgleichung zu überweisen. Schuldposten aus anderen Geschäften können von der schuldenden Verwaltung in derselben Weise behandelt werden. Eine Ausnahme hiervon machen die Schuldbeträge an Vereins-, Verbands-, Druck- und Insertionskosten. Diese können von der forderungsberechtigten Verwaltung der Abrechnungsstelle überwiesen werden, unbeschadet der nachträglichen Ausgleichung von Anständen. Bei gerichtlich mit Beschlag belegten Forderungen entfällt die Verpflichtung der Vereinsverwaltungen, dieselben zur Ausgleichung durch die Abrechnungsstelle anzumelden, sowie die Verpflichtung der letzteren zur Ausgleichung derselben.

---

[7] Für diesen engeren Verkehr bestehen besondere — nicht dem Verein angehörende — Abrechnungsstellen zu Wien und Budapest. Die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen legen Wert auf deren Beibehaltung im Hinblick darauf, dafs die aus jenem engeren Verkehr entspringenden Saldi vollständig auf österreichisch-ungarische Währung lauten. Pr. Budapest 1884 S. 64. — Bei der Begründung der Vereinsabrechnungsstelle 1882 war ein dagegen vorgebrachtes Bedenken gewesen, dafs jene österreichischen Verwaltungen, gegen welche Prozesse wegen Einlösung von Coupons in deutscher Reichswährung schwebten, dadurch der Gefahr der gerichtlichen Beschlagnahme ihres Saldos ausgesetzt würden. Demgegenüber war damals die Mehrheit des Ausschusses für die Vereinssatzungen gerade der Ansicht, dafs durch Übertragung der Guthaben überhaupt die Beschlagnahme durch deutsche Gerichte vermieden werden könne. Pr. Breslau 1882 S. 43. Anscheinend ist aber später dennoch versucht worden, die aus den Generalsaldoausgleichungen der Generalsaldierungsstelle resultierenden Guthaben einzelner Vereinsverwaltungen bei der Generalsaldierungsstelle gerichtlich zu beschlagnahmen. Zum Teil in Rücksicht hierauf wurde 1884 der Name derselben geändert, um noch deutlicher zum Ausdruck zu bringen, dafs es sich um eine reine Abrechnungs-, aber nicht um eine Zahlstelle handelt. Pr. Frankfurt 1884 S. 44.

Nachdem seit dem 1. Mai 1887 die belgischen Nichtvereinsbahnen, seit dem 1. Mai 1889 die schweizerischen und seit dem 1. Juni 1889 die dänischen, schwedischen und norwegischen Eisenbahnverwaltungen in den Vereinsreiseverkehr eingetreten sind, wird seit den betreffenden Zeitpunkten auch das Aufkommen aus dem Verkauf der Fahrscheine der Vereinsverwaltungen seitens der Ausgabestellen jener Bahnen, sowie aus dem Verkauf von Fahrscheinen der letzteren Bahnen durch die Ausgabestellen der Vereinsverwaltungen durch Vermittelung der Vereinsabrechnungsstelle verrechnet. Das Gleiche geschieht seit Oktober 1887 hinsichtlich aller anderen aus den Verkehrsbeziehungen der Vereinsbahnen mit den belgischen Nichtvereinsbahnen sich ergebenden Guthaben und Schuldposten in der Markwährung. [8]

Die Eröffnung des Konkursverfahrens über das Vermögen einer bei der Abrechnungsstelle beteiligten Eisenbahn hat das Ausscheiden der betreffenden Vereinsverwaltung aus dem Abrechnungsverbande zur Folge (Art. 7, Abs. 1). [9]

Nach dem Ausschufsberichte zu der Neuredaktion des Übereinkommens [10] soll der Rechnungsabschlufs der Abrechnungsstelle kraft des vertragsmäfsigen Übereinkommens die früheren gegenseitigen Forderungen bis zur gleichen Höhe durch Kompensation tilgen und durch Novation für die überschiefsenden Beträge in den Saldoguthaben und Saldoschuldposten des Abschlusses neue Forderungen schaffen. Diese sind nach Art. 3, Abs. 1 sofort, d. h. bis Ultimo, bezw. bis zum 15. eines jeden Monats [11] zur Zahlung

[8] Pr. Amsterdam 1888 S. 27; Pr. Dresden 1890 S. 26.

[9] Nach Artikel 7, Abs. 1 ist die Abrechnungsstelle erst von dem Zeitpunkt ab, an welchem sie Kenntnis von der Bekanntmachung der Konkurseröffnung erhalten hat, verpflichtet, Anmeldungen, welche in Konkurs gefallene Eisenbahnen betreffen, als zur Abrechnung ungeeignet an die Aufgabestelle zurückzugeben. — Nach Art. 7, Abs. 3 hat jede bei der Abrechnungsstelle beteiligte Verwaltung, welche von dem Fallitwerden einer Eisenbahn Kenntnis erhält, der geschäftsführenden Verwaltung hiervon unverzüglich Mitteilung zu machen.

[10] Pr. Budapest 1884 S. 64.

[11] Nach § 6 der Ausführungsbestimmungen, dessen Inhalt in Pr. Budapest 1885 S. 65 citiert ist.

anzuweisen. Die Zahlung geschieht nach Art. 3, Abs. 2 auf Gefahr und Kosten der zahlenden Verwaltung. Nach § 2 der Ausführungsbestimmungen sind die fordernden Verwaltungen berechtigt, Zahlungen in der Abrechnungswährung zu verlangen. Handelt es sich um eine Doppelwährung (Gold und Silber), oder um eine Währung, in welcher es Gold, Silber und Papiergeld giebt, so ist es nach einer gutachtlichen Äufserung des Ausschusses für die Vereinssatzungen nicht Sache des Vereins, sondern Gegenstand der Regelung innerhalb der Verbände, bezw. unter den Einzelverwaltungen, zu bestimmen, ob sie gegenseitig ihre Forderungen und Guthaben in einer dieser verschiedenen Geldarten auszugleichen haben. Wenn sie dementsprechend in der Anmeldung bezeichnen, ob die aufgenommenen Beträge Gold, Silber oder Papier sind, so bewirkt die Vereinsabrechnungsstelle die Ausgleichung in den verschiedenen Geldarten jener Währung gesondert. Speciell wird dieses Verfahren hinsichtlich der Anmeldungen in österreichisch-ungarischer Währung (Gold, Silber oder Banknoten) beobachtet und ist gleicherweise bezüglich der Frankenwährung — je nachdem Gold oder Silber beansprucht ist — zu beachten.[12] Insoweit in den Anmeldungen derartige Zusätze nicht gemacht sind, würden die Abrechnungssaldi aus denselben nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen von dem Schuldner in der ihm beliebenden Geldart der betreffenden Währung beglichen werden können.

Nach Art. 3, Abs. 3 des Übereinkommens ist die Überweisung einer Forderung, die ohne Schuld derjenigen Verwaltung nicht befriedigt werden kann, welcher die Forderung überwiesen ist, ungültig mit der aus dem Folgenden sich ergebenden Ausnahme.

Sind in dem von der Abrechnungsstelle an die beteiligten Verwaltungen für eine Abrechnungsperiode herausgegebenen Rechnungsabschlusse Schuldposten einer fallit gewordenen Eisenbahnverwaltung mitberücksichtigt worden,

---

[12] Pr. Budapest 1885 S. 30.

und kann der Konkursverwalter von den beteiligten Verwaltungen nicht bestimmt werden, die betreffenden Posten als laufende Posten der Fortführung des Geschäftes anzuerkennen und zu berücksichtigen, so sind nach Art. 7, Abs. 2 des Übereinkommens diejenigen Verwaltungen, welche mit ihrem Saldoguthaben an die fallit gewordene Eisenbahnverwaltung gewiesen sind, wegen der in dem betreffenden Konkursverfahren auf ihre Forderungen etwa entstehenden Ausfälle von der Gesamtheit der ausschliefslich der fallit gewordenen Verwaltung an der Abrechnungsstelle zur Zeit der Abrechnung beteiligten Verwaltungen nach Verhältnis der Kilometerzahl der letzteren schadlos zu halten. Es ist also in diesem Falle eine Art internationaler Garantiehaftung oder internationaler Versicherung unter den sämtlichen an der Abrechnung beteiligten Eisenbahnverwaltungen begründet. Das Mafs der Haftung derselben soll sich nach der Kilometerlänge derselben ausschliefslich bestimmen. Der forderungsberechtigten Verwaltung kommt diese Garantiehaftung für den im Konkursverfahren erlittenen Ausfall ihres Saldoguthabens zu gute, gleichgültig, ob ihre Forderung an die fallite Eisenbahnverwaltung lediglich durch die Saldoüberweisung begründet worden ist oder ihr schon vorher (aus dem Verkehr u. s. w.) gegen dieselbe zustand.

Das mit der Ausgleichung von Guthaben und Schuldposten verbundene Verfahren wird nach Art. 5 des Übereinkommens durch Ausführungsbestimmungen geregelt, deren Feststellung und Abänderung der geschäftsführenden Verwaltung nach Einvernehmen mit dem Ausschusse für die Vereinssatzungen überlassen bleibt. Die Geschäftsordnung für die Abrechnungsstelle erläfst die geschäftsführende Verwaltung.

§ 53.

VI. Der Verein und die Verwaltung und der Betrieb der einzelnen zu dem Verein gehörigen Eisenbahnen. Die Verteilung der formellen Kompetenz zwischen dem Verein und den einzelnen Vereinsverwaltungen. Die Ausdehnung der Funktionen der einzelnen Vereinsverwaltungen über ihr eigenes Bereich ins Bereich anderer Vereinsverwaltungen von Vereinswegen.

Dem Vereine liegt die gemeinsame internationale Normsetzung, die Beaufsichtigung der Befolgung dieser Normen, eine schiedsrichterliche Thätigkeit zwischen den Vereinsmitgliedern und eine einheitlich vermittelnde Thätigkeit zur Erleichterung der Befolgung der Normen über das Zusammenwirken der Vereinsmitglieder ob. Dem Verein liegt aber nicht als unmittelbare Vereinsangelegenheit ob, die Vereinseisenbahnen zu verwalten, zu betreiben und als Verkehrsinstrument für den internationalen öffentlichen Verkehr zu verwenden. Vielmehr hat der Verein einerseits zu diesem Behufe die Bildung engerer (Betriebs-, Verkehrs-, Tarif-)Verbände innerhalb des Vereins befördert. Freilich beschränken auch diese engeren Verbände sich hauptsächlich wieder auf Normsetzung für bestimmte gemeinsame Angelegenheiten, verwalten die Eisenbahnen aber nicht unmittelbar.

Andererseits ist die Verwaltung, der Betrieb, das Verkehrswesen auch im Hinblick auf den internationalen öffentlichen Verkehr Sache der einzelnen Eisenbahnverwaltungen geblieben. Dieselben haben aber nach Mafsgabe der vom Verein gesetzten Normen ihre Verwaltung zu führen und untereinander zusammenzuwirken, dergestalt, dafs der Betrieb aller ineinandergreift und die Teilleistungen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen für den Verkehr sich zu einer Gesamtleistung zusammenschliefsen, welche den Bedürfnissen des internationalen öffentlichen Verkehrs genügt. Zu diesem Behufe aber ist erforderlich und daher durch die allgemeinen Normen des Vereins angeordnet, dafs der Verwaltungsbereich einer jeden einzelnen Eisenbahnverwaltung, wenn nicht im Hin-

blick auf den gesamten Betrieb, so doch im Hinblick auf gewisse Verkehrsfunktionen eine Ausdehnung erfährt. Die einzelne Eisenbahnverwaltung mufs so berechtigt wie verpflichtet werden, über ihren eigenen Wirkungsbereich hinaus auch in Beziehung auf den Wirkungsbereich anderer Eisenbahnverwaltungen Transportverpflichtungen einzugehen, deren Erledigung zu betreiben und die zu diesem Behufe erforderlichen Rechtsverhältnisse zu begründen und abzuwickeln. Um dies aber in einer dem Verkehrszweck entsprechenden Weise zu ermöglichen, mufs die einzelne Eisenbahnverwaltung nicht blofs nach aufsen im Verhältnis zum Verkehrspublikum ermächtigt und verpflichtet sein, Rechtsverhältnisse aufser für sich auch für andere Eisenbahnverwaltungen zu begründen und abzuwickeln, sondern ihr mufs in gewissem Umfange auch Befugnis und Pflicht übertragen werden, im Verhältnis der Eisenbahnverwaltungen untereinander die Betriebsobliegenheiten der anderen Eisenbahnverwaltungen rechtlich zu beeinflussen und die Rechtsbeziehungen der Eisenbahnverwaltungen unter sich näher zu bestimmen und abzuwickeln, bezw. ihrer Erledigung entgegenzuführen.

In mannigfach verschiedener Hinsicht und aus mannigfach verschiedenem Anlafs erwächst der einzelnen Eisenbahnverwaltung die Aufgabe, über den eigenen Wirkungsbereich hinaus in den Wirkungsbereich von anderen Eisenbahnverwaltungen rechtlich bestimmend einzugreifen — teils im Verhältnis von ihnen allen nach aufsen zum Verkehrspublikum, teils im Verhältnis von ihnen untereinander. Die Begründung solcher über den eigenen Wirkungsbereich hinausreichenden Rechtsverhältnisse erfolgt namentlich durch diejenigen Verwaltungen, in deren Bereich eine Fahrt mit durchgehendem Billet angetreten (Ausgabeverwaltung [1]), ein Gut mit durchgehendem Frachtbrief (Versandbahnen [2]), Gepäck mit durchgehendem Gepäckschein aufgegeben wird. Im Güterverkehr

[1] Übereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement Art. 4 b, Abs. 1 und 2; Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften §§ 3, 5, 7, Abs. 3 (§ 1).

[2] Ü. z. V.-B.-R. Art. 14 Abs. 1; Art. 15 Ziff. 2; Art. 19; Art. 21. Abfertigungsverwaltung Art. 8, Art. 9.

hat ferner die Eisenbahnverwaltung, welcher die Bestimmungsstation angehört und welche die gesamte nicht bezahlte Fracht u. s. w. einnimmt, regelmäfsig eine über ihren eigenen Wirkungsbereich rechtlich hinauswirkende Funktion zu versehen (Empfangsverwaltung[3]). Aufser den genannten Eisenbahnverwaltungen kommen aber im Verlauf der Transporte und der sich daran anschliefsenden Rechtsverhältnisse auch noch andere Eisenbahnverwaltungen teils notwendig, d. h. im regulären Verlauf des Transportes und bei der regulären Erledigung der sich anschliefsenden Rechtsverhältnisse, teils bei dem Eintritte aufsergewöhnlicher Umstände in die Lage, über ihren eigenen Bereich hinaus rechtlich bestimmend auch auf und für den Bereich anderer Eisenbahnverwaltungen zu wirken. Es sei hier erinnert an die Thätigkeit der Übergabe- und der Übernahmeverwaltung,[4] der Umladeverwaltung,[5] der Nachbarverwaltung,[6] der vorhergehenden und der folgenden Verwaltung im gebrochenen Verkehr[7], der Nachnahmeverwaltung,[8] der entdeckenden Verwaltung,[9] der veräufsernden Verwaltung,[10] der veranlassenden Verwaltung,[11] der Verwaltung der Grenz- (und Zoll-)station, obwohl deren Thätigkeit keineswegs immer jene über den eigenen Bereich hinaus ausgedehnte rechtliche Bedeutung hat. — Die Fälle der sogenannnten r e g e l n d e n Verwaltung betreffen die A b w i c k e l u n g von Rechtsverhältnissen, teils im Verhältnis zu den Verkehrsinteressenten, teils im Verkehr der Eisenbahnverwaltungen untereinander, und haben mit den oben erörterten Fällen gemein, dafs die regelnde Verwaltung ermächtigt und verpflichtet ist, über ihren eigenen Bereich hinaus auch in das anderer Eisenbahnverwaltungen rechtlich bestimmend oder

---

[3] Ü. z. V.-B.-R. Artikel 20.
[4] Ü. z. V.-B.-R. Art. 7, 13, 14 Abs. 3.
[5] Ü. z. V.-B.-R. Art. 14 Abs. 5.
[6] Ü. z. V.-B.-R. Art. 14 Abs. 4.
[7] Ü. z. V.-B.-R. Art. 15 Ziff. 3.
[8] Ü. z. V.-B.-R. Art. 17.
[9] Ü. z. V.-B.-R. Art. 11 Ziff. 3 Abs. 1.
[10] Ü. z. V.-B.-R. Art. 22.
[11] Ü. z. V.-B.-R. Art. 14 Abs. 2.

mitbestimmend einzugreifen. Es kommen verschiedene Verwaltungen als regelnde Verwaltungen für die verschiedenen Angelegenheiten mit verschieden weitgehenden Befugnissen in Betracht:

1. Die Verwaltung der ursprünglichen Abgangsstation entscheidet allein,[12] ob einem mit einer durchgehenden Fahrkarte versehenen Reisenden, welcher infolge einer Zugverspätung den Anschlufs an einen anderen Zug versäumt, gemäfs § 26, Abs. 2 und 3 des Vereinsbetriebsreglements der bezahlte Preis für die Hin- und Rückfahrt zu erstatten ist. Die von ihr zurückerstatteten Fahrgelder werden ihr von sämtlichen beteiligten Verwaltungen nach Verhältnis der bezogenen Anteile vergütet, ohne Rücksicht darauf, ob die Verspätung durch die eine oder die andere Bahn verschuldet ist oder nicht (Ü. z. V.-B.-R. Art. 5, Abs. 1).

2. Die Verwaltung, von welcher das Fahrgeld erhoben wurde, entscheidet über den Fahrgeld-Erstattungsanspruch, welcher dem Reisenden bei gänzlichem oder teilweisem Ausfall einer Fahrt für die nicht durchfahrene Strecke gemäfs § 26, Abs. 4 des Vereinsbetriebsreglements zusteht. Ein bei einer anderen Verwaltung eingebrachter Erstattungsantrag ist an jene zur Erledigung zu übersenden. Sie kann aber eine andere beteiligte Verwaltung zur Erledigung ermächtigen. Liegt die Verwaltung, welche das Fahrgeld erhoben hat, aufserhalb des Vereins, so erfolgt die Regelung für die Verwaltungen des Vereins durch diejenige diesem angehörende Verwaltung, an welche der Antrag zunächst gelangt. Der regelnden Verwaltung werden von den beteiligten Bahnen die bezogenen auf die nicht benutzten Strecken entfallenden Anteile zur Verfügung gestellt (Ü. z. V.-B.-R. Art. 5, Abs. 2).[13]

3. Die Verwaltung, in deren Bereich die Fracht erhoben worden ist, regelt Fracht-Erstattungsansprüche, welche auf Grund des Art. 12 des internationalen Berner Übereinkommens

[12] Natürlich ist diese Entscheidung nur für die anderen beteiligten Verwaltungen, nicht aber für den Reisenden mafsgebend, welch letzterem der Rechtsweg offen steht.

[13] Vgl. auch ebenda Art. 5 Abs. 3 Ziff. 5.

und § 50 des Vereinsbetriebsreglements erhoben werden. Jede andere Verwaltung, bei welcher der Fracht-Erstattungsanspruch eingebracht wird, hat denselben jener zur Erledigung zu überweisen, kann aber von dieser zur Befriedigung des Fordernden ermächtigt werden. Die Versandtverwaltung hat stets als regelnde zu gelten bei Sendungen, welche von Frankaturrechnungen begleitet werden, ferner bei Teilfrankaturen oder bei Nacherhebungen wegen zu gering bemessener Frankierungsgebühr seitens der Empfangsstation.

Die regelnde Verwaltung weist Ansprüche, welche ihr unbegründet erscheinen, sofort ab, befriedigt dagegen berechtigte Ansprüche baldmöglichst und zwar:

a. selbständig:
   α. wenn der Anspruch durch Rechnungsfehler oder Irrungen in der Gewichtsannahme begründet wird;
   β. wenn der Anspruch durch eine im Frachtbrief nicht vorgeschriebene indirekte statt der direkten Abfertigung hervorgerufen wurde;

b. im Einvernehmen mit der anderen Endbahn:
   α. bei unrichtiger Anwendung der der Frachtberechnung zu Grunde gelegten Tarife;
   β. wenn sich zwischen einer indirekten und der nach dem vorgelegten Frachtbrief, bezw. der Frankaturrechnung ohne Zuthun der Partei thatsächlich erfolgten direkten Abfertigung ein Unterschied ergiebt;

c. im Einvernehmen mit der anderen Endbahn und der mit der längsten Strecke an dem Rückerstattungsbetrage beteiligten Zwischenverwaltung:

   alle anderen Fracht-Erstattungsansprüche.

Ist in den Fällen unter b und c eine Übereinstimmung unter den Verwaltungen nicht zu erzielen, so sind die betreffenden Ansprüche der Entscheidung sämtlicher an der Beförderung beteiligten Verwaltungen zu unterbreiten. Gegen die in den Fällen a, b und c vollzogene Zahlung an den Fordernden kann von keiner Seite Einspruch erhoben werden. In allen Fällen, in welchen Frachtrückerstattung erfolgt, veranlafst die regelnde Verwaltung die Ausgleichung durch

Übersendung einer Ausgleichsanmeldung an die betreffende Abrechnungsstelle. Besondere Vorschriften hat die regelnde Verwaltung hinsichtlich des Frachterstattungsverfahrens zu beobachten, wenn für einen Verbandstarif Anteilstabellen nicht erstellt sind. — Endlich hat die regelnde Verwaltung Frachterstattungsbeträge von 3 Mark und darunter ausschliefslich zu tragen (Ü. z. V.-B.-R. Art. 16).[14]

4. Die Versand- oder die Empfangsverwaltung verhandelt ausschliefslich, und zwar je nachdem der Anspruch bei dieser oder jener erhoben wird, mit dem Fordernden über Entschädigungsansprüche, welche für Verlust, Minderung, Beschädigung und Versäumung der Lieferfrist bei frachtpflichtigen wie frachtfreien Gütern und Gepäckstücken (einschliefslich der kontierten Dienstgüter) gemäfs der Art. 27, 30, 38, 39, 47, 49 bis 54 des internationalen Berner Übereinkommens, gemäfs §§ 9, 10 der Ausführungsbestimmungen zu demselben und gemäfs §§ 34, 36, 65, 68, 76, 77 und 85 des Vereinsbetriebsreglements erhoben werden.

Die regelnde Verwaltung entscheidet die Frage, ob eine Entschädigung oder Zurückzahlung und zu welchem Betrage zu leisten ist:

a. selbständig, wenn es sich um Entscheidungen bis zum Betrage von höchstens 1000 Mark handelt,

b. unter Mitwirkung der übrigen beteiligten Verwaltungen, wenn höhere Entschädigungen gezahlt werden sollen. Die regelnde Verwaltung macht unter Mitteilung der Akten Vorschläge in einem Rundschreiben. Gelingt die Vereinigung auseinander gehender Ansichten nicht alsbald, so ist schiedsgerichtliche Entscheidung herbeizuführen und Zahlung und Abrechnung der Entschädigung bis nach dieser Entscheidung auszusetzen. Ist aber zu befürchten, dafs die Verzögerung eine ungünstige Erledigung der Entschädigungsfrage für die beteiligten Verwaltungen zur Folge haben werde, so ist die regelnde Verwaltung ermächtigt, den ihr angemessen erscheinenden Entschädigungsbetrag vor der

---

[14] Vgl. Ü. z. V.-B.-R. Art. 22 Abs. 5.

Verständigung, bezw. der schiedsgerichtlichen Entscheidung zu Lasten der noch festzustellenden haftpflichtigen Verwaltungen zahlen zu lassen.

Hat die Versandt- oder die Empfangsverwaltung auf einen bei ihr angebrachten Anspruch entschieden, so ist diese Entscheidung für die beteiligten Verwaltungen eine endgültige. Die andere der beiden Verwaltungen ist daher nicht berechtigt, in neue Verhandlungen mit dem Fordernden einzutreten, bezw. eine Entschädigung zu leisten, sofern dies nicht für eigene Rechnung geschehen soll.[15] Der regelnden Verwaltung liegt ob, die unverzügliche Zahlung festgestellter Entschädigungen, bezw. die unverzügliche Erstattung zuviel erhobener Frachten und sonstigen Vergütungen zu veranlassen.

Entschädigungen[16]

a. von 10 Mark und darunter sind von der regelnden Verwaltung auschliefslich zu tragen,[17]

b. über 10 Mark bis 200 Mark einschliefslich sind von den an der Beförderung von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation des Frachtbriefes oder Gepäckscheines beteiligten Verwaltungen nach Verhältnis der Kilometerzahl zu tragen[18] und werden demgemäfs von der regelnden Verwaltung verteilt;

c. über 200 Mark sind nach folgenden Bestimmungen zu verteilen:

   1. derjenige Teil, welcher den Betrag von M. 200 übersteigt bis zum Betrage von M. 1000 einschliefslich, ist von der schuldigen Verwaltung oder — nach gewissen speciellen Verteilungsbestimmungen — von den schuldigen Verwaltungen allein zu tragen.

---

[15] Vgl. Ü. z. V.-B.-R. Art. 25 Abs. 3 die näheren Vorschriften, um mehrfache Ansprüche und Zahlungen in Beziehung auf denselben Fall zu verhüten.

[16] Die im folgenden angeführten Bestimmungen über den Rückgriff bezüglich der Entschädigungen weichen vom Art. 47 des internationalen Berner Übereinkommens ab, was nach Art. 54 desselben zulässig ist.

[17] Vgl. die Ausnahme in Ü. z. V.-B.-R. Art. 24 Ziff. 1.

[18] Ausnahmen in Ü. z. V.-B.-R. Art. 11 Ziff. 1, Schlufssatz.

2. der Rest und, — wenn ein Verschulden nicht zu ermitteln war —, die ganze Entschädigung wird auf die Beförderungsstrecke nach Verhältnis der Kilometerzahl[19] verteilt.[20]

Beträgt die Entschädigungsforderung (über 200 Mark, aber) nicht über 1000 Mark, so verteilt die regelnde Verwaltung nach Befriedigung des Fordernden den bewilligten Entschädigungsbetrag auf die haftpflichtigen Verwaltungen unter entsprechender Mitteilung an dieselben, wenn nach ihrem Ermessen ein Verschulden einzelner Verwaltungen nicht ermittelt ist. Andernfalls, oder wenn das Verschulden einer Verwaltung seitens einer der beteiligten Verwaltungen behauptet wird, übersendet die regelnde Verwaltung nach Befriedigung des Fordernden die Akten der angeblich schuldigen Verwaltung zur Erklärung über die alleinige Übernahme der Haftpflicht. Wird solche anerkannt, so veranlaſst die regelnde Verwaltung, welcher die Erklärung zu machen ist, demnächst die Abrechnung. Wird die alleinige Haftpflicht nicht anerkannt, und nach der demnächstigen Vorlage der Akten an sämtliche beteiligte Verwaltungen nicht sogleich eine Einigung erzielt, so ist schiedsgerichtliche Entscheidung herbeizuführen und bis zu deren Ergehen die Abrechnung auszusetzen.

Beträgt die Entschädigungsforderung über M. 1000, so erfolgt vor der Zahlung und Abrechnung Vorlage der Akten an alle beteiligten Verwaltungen und, wenn auf diesem Wege nicht alsbald eine Einigung erzielt wird, Ein-

---

[19] Maſsgebend ist der Kilometerzeiger für die Wagenmieteberechnung des Vereins.

[20] Ü. z. V.-B.-R. Art. 24 Ziff. 5: Für Brandschaden, sowie für Schäden, welche während der Überführung von Gütern und Gepäckstücken über Flüsse oder Seen mittelst Eisenbahnfähre oder über unfahrbare Bahnstrecken mittelst Fuhrwerkes entstehen, haftet diejenige Verwaltung, in deren Bereich der Schaden eintritt, auf alleinige Rechnung und zwar ohne Rücksicht auf Verschulden und auf die Höhe des Schadens. Dies gilt nach § 4 des Verschleppungsübereinkommens, auch wenn die betreffende Verwaltung nur infolge einer Verschleppung befördernde Verwaltung geworden ist.

holung der schiedsgerichtlichen Entscheidung, bis zu welcher die Zahlung — abgesehen von dringenden Fällen — und die Abrechnung ausgesetzt bleibt (Ü. z. V.-B.-R. Art. 24 bis 26).

5. Diejenige Verwaltung, in deren Besitz die das Gut begleitende Karte sich befindet, regelt die Verschleppungsfälle. Gehört dieselbe nicht dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen an, so tritt an deren Stelle die Verwaltung der Abgangsstation, und wenn auch diese aufserhalb des Geltungsbereiches des Verschleppungsübereinkommens liegt, diejenige dem Verein angehörige Verwaltung, welche zuerst Kenntnis von der stattgehabten Verschleppung erhält. Den Verwaltungen des zur Ungebühr benutzten Verschleppungsweges steht mit Ausnahme des Falles der Verschleppung von Gepäckstücken oder Stückgütern unter 500 kg ein Anspruch auf Entschädigung nach näherer Mafsgabe der §§ 5, 6 und 8 des Verschleppungsübereinkommens gegen die Verwaltungen des beförderungsberechtigten Weges,[21] bezw. der von der Beförderungslast freigebliebenen Strecken desselben und gegen die an der Verschleppung etwa schuldige Verwaltung zu.

Die regelnde Verwaltung hat mittelst Rundschreibens ihren Antrag unter Beifügung einer Ausgleichsberechnung und eines Ausgleichungsvorschlages zu stellen und, sobald alle beteiligten Verwaltungen zustimmen, mittelst Übersen-

---

[21] Verschleppungs-Übereinkommen § 1 Abs. 2: „Als berechtigt gilt derjenige Weg, auf welchem:

a. nach Vorschrift des Aufgebers, oder
b. auf Grund des Bestehens eines direkten Tarifs zwischen der Absende- und Bestimmungsstation, oder
c. sofern der direkte Tarif für mehrere Wege gilt, auf Grund der bestehenden Vereinsvereinbarungen, oder
d. in Ermangelung eines direkten Tarifes gemäfs den unter den Verwaltungen etwa getroffenen Abfertigungsvereinbarungen, oder
e. in Ermangelung der Voraussetzung zu a, b oder c bezw. d — nach Mafsgabe der Kartierung —

die Beförderung erfolgen müfste.“

Nach Absatz 3 ebenda begründen Ablenkungen aus Anlafs von Betriebsstörungen keine Verschleppung.

dung einer Ausgleichsanmeldung die Ausgleichung bei der betreffenden Abrechnungsstelle zu veranlassen. Ergeben sich Meinungsverschiedenheiten, deren Ausgleichung nicht alsbald gelingt, so ist nach § 9 schiedsgerichtliche Entscheidung herbeizuführen. Nach § 4 des Verschleppungsübereinkommens sind im Falle einer Verschleppung Frachterstattungsansprüche und, soweit nicht ein Verschulden der befördernden Verwaltungen zu ermitteln ist und infolge dessen die Entschädigungspflicht nach dem unter 4 Erörterten der schuldtragenden Verwaltung u. s. w. aufzubürden ist, Entschädigungen für Verlust, Beschädigung und verspätete Auslieferung zu Lasten des beförderungsberechtigten Weges zu erledigen.[22] Auch die Erledigung dieser Ansprüche und der daraus erwachsenden Abrechnung u. s. w. liegt ebenfalls der den Verschleppungsfall regelnden Verwaltung ob.

§ 54.

VII. Die von Vereinswegen erfolgte Anordnung von Abschlagszahlungen aus dem Güterverkehr der Vereinsverwaltungen.

Die Forderungen der an dem Transport beteiligten Bahnen kommen an und für sich mit dem Moment, in welchem das in der Bestimmungsstation angelangte Gut von dem Adressaten gegen Bezahlung der darauf haftenden Beträge bezogen wurde, der die letzteren erhebenden Verwaltung gegenüber zur Entstehung. Allein in den direkten Verbandsverkehren wird teils wegen verspäteter Erstellung der Anteilstabellen bei Einführung neuer Tarife, teils aus anderen, oft unvorhergesehenen Ursachen die Fertigstellung der Abrechnung und demgemäſs auch die Begleichung der aus derselben entspringenden Guthaben häufig um mehrere Monate verzögert, ohne daſs diese Verzögerung auf das Ver-

[22] § 4 Abs. 2: „Die aus Anlaſs von Verschleppungen neben der Mehrfracht etwa entstandenen Auslagen an Zollgefällen, Roll-, Fuhr-, Lager- und Standgeldern u. s. w. sind von derjenigen Verwaltung zu tragen, deren Leute die Verschleppung verschuldet haben.

schulden einzelner Verwaltungen zurückgeführt werden kann.[1]

Die Vereinsversammlung beschlofs deshalb 1880 zu Baden Baden, dafs im gegenseitigen direkten Verkehre der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Bahnen Abrechnungssaldi aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehre als mit dem 1. des dem Rechnungsmonat zweitfolgenden Monats fällig betrachtet und, sofern die Ausgleichung der Guthaben bis zu diesem Zeitpunkt wegen einer aus was immer für einem Grunde eingetretenen Verzögerung in Erstellung der definitiven Abrechnung nicht sollte erfolgen können, den forderungsberechtigten Verwaltungen seitens der schuldenden Bahnen auf Saldi erheblicheren Betrages à Conto Zahlungen zu leisten seien.[2]

---

[1] Pr. Baden-Baden 1880 S. 84—86. Die erste Anregung zu den Bestimmungen über Abschlagszahlungen kam von österreichischer Seite (durch einen Antrag der Kaiserin Elisabeth-Bahn 1880). Diese hatte, weil „es selbst bei möglichst vereinfachten Bestimmungen über das Abrechnungswesen doch erfahrungsmäfsig mehrere Monate dauere, bis eine forderungsberechtigte Bahn thatsächlich in den Besitz ihres Guthabens gelangt", beantragt, die Abrechnungssaldi vom 1. des auf den Rechnungsmonat zweitfolgenden Monats an bis zum Tage der thatsächlichen Begleichung derselben durch Barzahlung nach dem jeweilig geltenden Bankzinsfufs der Deutschen Reichsbank zu Gunsten der forderungsberechtigten und zu Lasten der zahlungspflichtigen Bahn zu verzinsen. An die Stelle der Verzinsung setzte aber die Vereinsversammlung zu Baden-Baden entsprechend dem Antrage des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs das System der Abschlagszahlungen. Der Ausschufs hatte in seinem Berichte bemerkt, für die forderungsberechtigte Bahn handle es sich in der Hauptsache doch nur darum, ihre Guthaben in runden Beträgen innerhalb derjenigen Fristen zu erhalten, innerhalb deren dieselben bei normalem Gange des Abrechnungsdienstes flüssig werden sollten. Die beantragte Verzinsung aber würde der grofsen Zahl von Vereinsverwaltungen, welche nicht in der Lage seien, ihre Kassenbestände verzinslich anzulegen, Opfer auferlegen, die einer Schmälerung der Frachtanteile gleich käme.

In dieser ganzen Frage handelt es sich um die Interessen der Versandt- und Durchgangsbahnen gegenüber den Empfangsbahnen. Thatsächlich war (vergl. Pr. Breslau 1882 S. 51) die erste Anregung und der erste Beschlufs aus den Bedürfnissen der österreichisch-ungarischen Verwaltungen hervorgegangen, und waren bis zum Jahre 1882 fast ausschliefslich nur von jenen die Abschlagszahlungen in Anspruch genommen worden.

[2] Pr. Baden-Baden 1880 S. 16—18, S. 84—86.

Der Ausschufs für die Angelegenheiten des Güterverkehrs traf die zur Ausführung dieses Beschlusses erforderlichen Ausführungsbestimmungen, deren Feststellung die Vereinsversammlung ihm zur selbständigen Erledigung überwiesen hatte, durch Beschlufs vom 21. Oktober 1880. Nachdem dieser Ausschufsbeschlufs durch Schreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 19. Oktober 1881 unter der Einschränkung für perfekt erklärt war, dafs er vorläufig nur auf die Dauer eines Jahres — und zwar vom 1. März 1881 ab — Geltung haben solle, eine Erweiterung dieser Geltungsdauer aber nur durch einen neuen Vereinsbeschlufs herbeigeführt werden könne, und nachdem die Vereinsversammlung zu Köln 1881 die Geltung des gedachten Beschlusses bis zum Zeitpunkt des Perfektwerdens der Beschlüsse der Vereinsversammlung von 1882 verlängert hatte,[3] beschlofs die Vereinsversammlung zu Breslau 1882, die bisherigen Ausführungsbestimmungen unter Abänderung derselben in einigen Punkten dauernd in Geltung zu setzen und unter der Rubrik „Bestimmungen über Abschlagszahlungen aus dem Güterverkehr“ dem Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement, in welchem ein neu aufgenommener Artikel 3 auf dieselben verwies, als Anhang V beizufügen.[4] Bei der Neuredaktion des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement, welche die Vereinsversammlung zu Hamburg 1892 beschlofs, ist der Anhang V, abgesehen von der Ersetzung einiger Fremdworte durch deutsche Ausdrücke,[5] unverändert geblieben.[6]

Nach den vorerwähnten Bestimmungen über Abschlagszahlungen werden solche nur auf die Saldi aus den Abrechnungen über den Güterverkehr[7] geleistet. Diese Be-

---

[3] Pr. Köln 1881 S. 59, 60, 41.

[4] Pr. Breslau 1882 S. 11—12, 49—52.

[5] Über eine sachliche Änderung vergl. unten Anmerkung 8.

[6] Pr. Hamburg 1892 S. 171 und Art. 27 jenes Übereinkommens, S. 138.

[7] Also nicht auch — wie die Vereinsversammlung zu Baden-Baden 1880 beschlossen hatte — aus dem Personen- und Gepäckverkehr. Der Ausschufs für die Angelegenheiten des Güterverkehrs hatte in seinen Ausführungsbestimmungen vermutlich jenen Teil des Beschlusses der Vereins-

stimmungen gelten im Bereiche des Vereinsbetriebsreglements, kommen daher nach Ziffer 1 der Eingangsbestimmungen des letzteren nur für den internationalen Verkehr zwischen den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Anwendung. Die Bestimmungen greifen nicht Platz, sofern unter den Beteiligten etwas anderes vereinbart worden ist oder vereinbart wird. Sie haben folgenden Inhalt: Diejenigen Vereinsverwaltungen, welche Abschlagszahlungen beanspruchen, haben Rechnungen aufzustellen, welche die Forderungen der betreffenden Bahnen an Nachnahmen und Frachtanteilen[8] bis zur Grenzstation des Staatsgebietes[9] und die hieraus für jede Empfangsbahn hervorgehende Gesamtschuld ersehen lassen. Hiervon sind 80 Prozent als Abschlagszahlung zu leisten, welche letztere am 1. des dem Rechnungsmonat zweitfolgenden Monats fällig ist. Es bleibt den fordernden Bahnen anheimgestellt, für den Verbandsverkehr die Aufstellung dieser Rechnungen einer gemeinsamen Stelle zu übertragen.[10] Diese Abschlagszahlungen können nur auf Saldi in Anspruch genommen werden, welche innerhalb eines und desselben Verbandsverkehrs und für die einzelne schuldende Verwaltung den Betrag von mindestens 5000 Mark oder 3000 Gulden österr. Währung Banknoten oder 2000 Rubel oder 6000 Franken

versammlung fallen lassen, weil sich herausstellte, dafs es sich dabei nicht um Saldi erheblicheren Betrages handelte.

[8] Statt „Frachtanteilen“ hiefs es in der Redaktion von 1882 „Transportanteilen“. Dieser Unterschied der Ausdrucksweise erklärt sich dadurch, dafs die Vereinsversammlung 1880 nicht blofs Abschlagszahlungen der Saldi aus dem Güterverkehr, sondern auch solcher aus dem Personen- und Gepäckverkehr ins Auge gefafst hatte.

[9] Dies hatte nach dem Ausführungsbeschlusse des Ausschusses von 1880 gelautet: „bis zur deutschen Grenzstation“ und wurde 1882 geändert, damit die Einrichtung der Abschlagszahlungen auch im Verkehr zwischen anderen Vereinsverwaltungen als nur den deutschen und österreichisch-ungarischen, also z. B. zwischen den letztgenannten und Rumänien nutzbar gemacht werde (Pr. Breslau 1882 S. 51).

[10] Jedoch haben die zahlungspflichtigen Verwaltungen keinerlei Beiträge zu den hierdurch entstehenden Kosten zn leisten. Bestimmung 1, Abs. 2.

erreichen, und sind auf Beträge von 1000 zu 1000 abwärts abzurunden.[11] [12] Wenn die beanspruchte und gezahlte Abschlagssumme, die aus der demnächstigen endgültigen Abrechnung sich ergebende Forderung übersteigt, so ist der Mehrbetrag bis zur endgültigen Saldierung mit 4 Prozent zu verzinsen.

§ 55.

VIII. Das Vereinsbetriebsreglement und das Übereinkommen zu demselben. Übersicht über die formelle Entwickelung. Die materielle Entwickelung des Verhältnisses

1. zwischen den Vereinsverwaltungen einerseits und den Interessenten durchgehender Gütertransporte andererseits,

2. zwischen den Vereinsverwaltungen untereinander im Hinblick auf jene Gütertransporte.

Auch in der Entwickelung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und seiner Wirksamkeit hat sich

---

[11] In der Fassung von 1880 waren nur Guthaben auf Markwährung ausdrücklich erwähnt, wenn auch die Berechtigung, Abschlagszahlungen auf Guthaben in anderer Währung zu fordern, nicht ausdrücklich ausgeschlossen war. 1882 wurde die im Text wiedergegebene Änderung beschlossen, obwohl im Hinblick auf die häufig erheblichen Differenzen zwischen Börsenkurs und Nennwert Bedenken gegen die vorgeschlagene Pariumrechnung des Wertes in Markwährung erhoben und aufserdem betont wurde, dafs die zahlungspflichtige Verwaltung jedenfalls berechtigt bleiben müsse, die Abschlagszahlung in der Originalwährung zu leisten. Pr. Breslau 1882 S. 51.

[12] Ein 1882 von der k. k. Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb in Wien beantragter Zusatz: „Die Anmeldung der Abschlagszahlung bei der Generalsaldierungsstelle obliegt derjenigen Verwaltung, welche die Rechnung aufstellt, jedoch sind den zahlungspflichtigen Bahnen die sie betreffenden Rechnungen gleichzeitig zu übersenden,“ war schon in der Ausschufsberatung abgelehnt worden, weil dadurch der zahlungspflichtigen Verwaltung in dem Falle Schwierigkeiten und Vertretungen erwachsen könnten, wenn bei ihr das der Generalsaldierungsstelle angemeldete Guthaben der fordernden Verwaltung aus Anlafs schwebender Couponprozesse mit Arrest

bemerkbar gemacht, dafs der Güterverkehr im Vergleich mit dem Personenverkehr eine weit überwiegende Bedeutung für die Gestaltung der Eisenbahnverhältnisse und -einrichtungen und im besondern für das Zusammenwirken und eventuell das internationale Zusammenwirken der mit dem Eisenbahnwesen sich befassenden Organisationen hat. Namentlich erwies sich das Bedürfnis, Transporte für das Publikum einheitlich über Strecken verschiedener Bahnverwaltungen zu besorgen, als weit stärker und früher ausgebildet hinsichtlich des Güter- als wie des Personenverkehrs. Bereits 1849 stellte der Verein ein vom 1. Juli 1850 ab in Wirksamkeit tretendes gemeinschaftliches Vereinsreglement für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen verschiedener Vereinsverwaltungen auf, welches galt, insoweit nicht innerhalb engerer Verbände besondere Reglements für den Güterverkehr festgesetzt waren. Für den Personen- und Gepäck- (sowie Leichen, Equipagen und Tiere) Verkehr stellte der Verein hingegen zunächst 1847 nur Normalbestimmungen auf, welche thunlichst in die besonderen Reglements der einzelnen Bahnen und engeren Bahnverbände aufgenommen werden sollten. Das Publikum trat also hinsichtlich des Personenverkehrs nur nach Mafsgabe der von den einzelnen Bahnen, bezw. engeren Verbänden erlassenen Reglements zu diesen in rechtliche Beziehungen, und der

belegt werden sollte. (Pr. Breslau 1882 S. 52, 53.) Nach Art. 2, Abs. 1 des Übereinkommens betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind nicht blofs die schuldenden, sondern auch die fordernden Verwaltungen berechtigt, und sogar verpflichtet, alle Guthaben und Schuldposten aus den Abrechnungen über direkte und Verbandsverkehre der Abrechnungsstelle des Vereins zur Ausgleichung zu überweisen. Die Abschlagszahlungen betreffen Guthaben und Schuldposten aus dem direkten und Verbandsverkehr. Nur, wenn man Nachdruck darauf legt, dafs sie nicht aus Abrechnungen im Sinne jenes Art. 2 gefordert würden, wären sie nach Art. 2, Abs. 2 unter die Schuldposten aus anderen Geschäften zu rechnen, die nur aus Initiative der schuldenden Verwaltung der Abrechnungsstelle überwiesen werden können. Nur bei letzterer Annahme würde daher lediglich die schuldende, nicht aber die forderungsberechtigte Verwaltung befugt sein, die Abschlagszahlung der Abrechnungsstelle des Vereins zur Ausgleichung zu überweisen.

Verein suchte durch die von ihm verfafsten Normalbestimmungen nur darauf hinzuwirken, dafs der Inhalt dieser rechtlichen Beziehungen überall thunlichst gleichartig gestaltet wurde. 1858 war die Entwickelung soweit vorangeschritten, dafs der Verein dazu überging, ein gemeinschaftliches Vereinsreglement für den direkten Personen-, Gepäck- u. s. w. Verkehr auf den Vereinsbahnen aufzustellen.

Nachdem 1874[1] auf Grund wechselseitiger Verhandlungen zwischen deutschen und österreichisch-ungarischen Kommissaren ein im wesentlichen gleiches, auf den Güter- und auf den Personen- und Gepäckverkehr sich beziehendes staatliches Betriebsreglement einerseits für das Deutsche Reich, andererseits für Österreich und für Ungarn erlassen worden war, fafste auch der Verein die bisher getrennten Vereinsreglements für den Güter- und für den Personen- und Gepäckverkehr in ein Vereinsbetriebsreglement[2] zusammen.

Nachdem Deutschland und Österreich-Ungarn neuerdings auf Grund gemeinsamer Beratungen ihre innerstaatlichen Betriebsreglements den Bestimmungen angepafst haben, welche seit dem 1. Januar 1893 für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr in Gemäfsheit des internationalen Berner Übereinkommens gelten, bei welcher Neuredaktion Deutschland für sein Reglement die Bezeichnung „Verkehrsordnung" anstatt der bisherigen Bezeichnung „Betriebsreglement" annahm, hat der Verein 1892 sein Vereinsbetriebsreglement einmal im Hinblick auf das internationale Berner Übereinkommen, andererseits im Hinblick auf die neue deutsche Verkehrsordnung, bezw. das neue österreichische und das neue ungarische Betriebsreglement umgearbeitet. Das neue

[1] Die Berliner Vereinsversammlung von 1871 hatte beschlossen, das deutsche Bundesbetriebsreglement vom 10. Juni 1870 an Stelle der damaligen Vereinsreglements über den Güter- und Personenverkehr treten zu lassen. Der Beschlufs wurde aber von der ungarischen Nordostbahn nicht genehmigt und trat daher nicht in Kraft, da damals nach dem Vereinsstatut einstimmige Genehmigung erforderlich war. Z. 1871 S. 728; 1872 S. 38.

[2] Dessen Inhalt gleichzeitig dem Inhalt jener staatlichen Betriebsreglements angepafst wurde.

Vereinsbetriebsreglement ist ebenso wie die Verkehrsordnung des Deutschen Reiches und das österreichische und das ungarische neue Betriebsreglement am 1. Januar 1893 in Kraft getreten.[3]

Eine Regelung der Verhältnisse der Eisenbahnen unter sich aus den auf Grund von Vereinsbestimmungen besorgten Transporten war nach obigem ursprünglich nur für Gütertransporte erforderlich. Diese Regelung erfolgte in dem (zuerst 1849? beschlossenen) Übereinkommen zum Vereinsreglement über den Güterverkehr. Da später auch Personentransporte auf Grund von Vereinsbestimmungen besorgt wurden und dadurch eine entsprechende Ausdehnung der wechselseitigen Verhältnisse zwischen den Eisenbahnen herbeigeführt wurde, so wurde jenes Übereinkommen durch ein (auf Güter- und Personenverkehr sich beziehendes) Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement ersetzt. Das Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement ist gleichfalls 1892 umgearbeitet worden und in seiner neuen Gestalt am 1. Januar 1893 in Wirksamkeit getreten.

In das neue Vereinsbetriebsreglement von 1892 sind die Bestimmungen des internationalen Berner Übereinkommens und die Ausführungsbestimmungen zu demselben (nicht aber die Liste der demselben unterworfenen Eisenbahnen und nicht die Bestimmungen über die Errichtung eines Centralamtes in Bern sowie nicht der Inhalt des Schlufsprotokolls) an den betreffenden Stellen[4] vollständig und wörtlich aufgenommen[5]

---

[3] Pr. Hamburg 1892 zu Nr. XIII und XIV der T.-O.

Am 20.—22. März 1893 haben Vertreter von Eisenbahngesellschaften fast aller europäischen Staaten, mit Ausnahme Rufslands, zu Bern im Hinblick auf die Bestimmungen des international-staatlichen Berner Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr ein Reglement beraten, um die Transportverhältnisse der einzelnen Gesellschaftsverbände mit jenem international-staatlichen Übereinkommen in Einklang zu bringen. Z. 1893 S. 232. Näheres — speciell auch über die Annahme jenes Reglements seitens der Verbände — ist mir noch nicht bekannt.

[4] In dem von der Beförderung von Gütern handelnden Abschnitt IV § 39 ff. des Vereinsbetriebsreglements.

[5] Dies ist auf den Rat der deutschen und der österreichisch-ungarischen Kommissare geschehen, welche gemeinsam den Inhalt der neuen deutschen

und denselben je nach Bedürfnis ergänzende „Zusatzbestimmungen" des Vereins hinzugefügt worden. Dadurch sind jene Bestimmungen des Berner Übereinkommens u. s. w. auch für die zum Verein gehörenden rumänischen Staatsbahnen im Wege freier Vereinsvereinbarung in Wirksamkeit getreten,[6] während dieselben für diese letztere Bahn nicht als international-staatlich gesetzte Normen gelten. Denn Rumänien gehört nicht zu den Staaten, zwischen welchen das internationale Berner Übereinkommen geschlossen worden ist. Durch die Aufnahme in das Vereinsbetriebsreglement sind die Bestimmungen des internationalen Berner Übereinkommens ferner auch für diejenigen dem Verein angehörigen Neben- und Lokalbahnen in Wirksamkeit getreten, welche in die jenem internationalen Übereinkommen angefügte Liste[7] der demselben unterworfenen Eisenbahnen nicht aufgenommen sind. Die Bestimmungen des internationalen Berner Übereinkommens sind auf diese Weise für die rumänische Staatsbahn und für die dem Verein angehörigen Neben- und Lokalbahnen aber nur bezüglich des internationalen Frachtverkehrs derselben mit anderen Vereinsbahnen in Wirksamkeit getreten, nicht aber bezüglich des internationalen Frachtverkehrs derselben mit den übrigen Eisenbahnen, für welche das internationale Berner Übereinkommen Geltung hat.

Da innerstaatlich in Deutschland und bezw. in Österreich-Ungarn die staatliche deutsche Verkehrsordnung und bezw. das staatliche österreichische und das staatliche ungarische Betriebsreglement mafsgebend sind — wie dies schon seit

---

Verkehrsordnung, bezw. des neuen österreichischen und ungarischen Betriebsreglements festgestellt haben. Durch diese wörtliche Aufnahme soll jedem Widerspruch des Vereinsbetriebsreglements mit den Bestimmungen des internationalen Berner Übereinkommens vorgebeugt werden. Letztere binden, soweit sie nicht selbst Ausnahmen und Abweichungen gestatten, sowohl die Staaten, wie die Eisenbahnverwaltungen und zwar derart, dafs auch keine Abweichungen gültig sind, welche für das Publikum günstigere Anordnungen treffen. Vergl. Art. 4 des internationalen Berner Übereinkommens.

[6] Pr. Hamburg 1892 S. XXI, S. 57.

[7] Int. Berner Übereinkommen Artt. 1, 58.

1874[8] der Fall war —, so beschränkt die Eingangsbestimmung des Vereinsbetriebsreglements von 1892 die Geltung desselben dahin: „Die nachstehenden Bestimmungen kommen für den internationalen Verkehr zwischen den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Anwendung.“ —

Gleich das erste Vereinsreglement für den Güterverkehr vom 1. Januar 1849 bestimmte: „Auf Grund dieses Reglements werden von den vereinigten Eisenbahnverwaltungen Güter von und nach allen für den Güterverkehr bestimmten Stationen übernommen.“ „Behufs des Überganges der Güter von einer Bahn auf die andere bedarf es keiner Vermittelung des Absenders oder Empfängers.“

Diese beiden Bestimmungen bildeten, wie der Verein in einer Denkschrift an die Regierungen aus Anlafs der Berner Verhandlungen über Schaffung eines international-staatlichen Eisenbahnfrachtrechts mit Recht ausführte, den Ausgangspunkt einer von den Grenzen des Bahneigentums (er hätte hinzufügen können: und des Bahnbetriebes der einzelnen Eisenbahnverwaltungen) und der Staatsgebiete unabhängigen Gestaltung des Eisenbahn-Güterverkehrs und führten zur Herstellung einer weitgehenden Einheitlichkeit in den Bau- und Betriebseinrichtungen.

Das Rechtsverhältnis oder die Rechtsverhältnisse, welche aus Anlafs eines durchgehenden Transportes einerseits zwischen dem Publikum und den beteiligten Bahnen, andererseits zwischen den letzteren unter sich entstehen, wurden noch nicht näher entwickelt. Die thatsächliche Einheit des Transportes war aber dem Publikum gesichert, insofern es selbst im Verlaufe desselben nicht mehr behufs Weiterführung des Transportes einzugreifen brauchte. Für die Eisenbahnen ergab sich — unabhängig von der sonstigen Gestaltung der Rechtsverhältnisse — die Rechtspflicht, den Akt der Übergabe und Übernahme der Güter unter sich thatsächlich zu vollziehen. — Durch die Art. 429 (430, 431) 401 des Deutschen Handelsgesetzbuches erlangte seit Anfang der 1860er Jahre innerhalb der deutschen Staaten auch das Rechtsverhältnis

[8] Bezw. 1870 in Deutschland.

zwischen den Transportinteressenten und den an dem durchgehenden Transport beteiligten mehreren Eisenbahnen und im Anschlufs daran das Rechtsverhältnis der letzteren unter sich eine feste Ausprägung. Nach dem deutschen Handelsgesetzbuch war es den einzelnen Eisenbahnen noch freigelassen, jede für sich eine besondere Lieferfrist durch Reglement zu bestimmen, dergestalt, dafs für den durchgehenden Transport die Summe jener einzelnen Lieferfristen als bedungen galt. Durch das Handelsgesetzbuch war auch noch keine Pflicht der Eisenbahnen konstituiert, sich auf durchgehende Transporte überhaupt einzulassen. Eine solche Pflicht bestand nur innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf Grund dessen eigener Satzungen. Die gesetzliche Bindung und Verpflichtung, welche in anderer Hinsicht über das bisherige Mafs hinaus den Eisenbahnen infolge der Einführung des Handelsgesetzbuches in den verschiedenen deutschen Staaten auferlegt wurde, erzeugte innerhalb des Vereins eine starke Strömung, welche die 1849 begründete Vereinspflicht der Vereinsverwaltungen zur Übernahme durchgehender Transporte im ganzen Vereinsbereiche beseitigen wollte. Allein die Neuredaktion des Reglements für den Vereinsgüterverkehr, welche der Verein im Hinblick auf die Einführung des deutschen Handelsgesetzbuches 1861 in der Vereinsversammlung zu Köln beschlofs, hielt dennoch an jener Vereinspflicht fest, und nach anfänglicher Nichtgenehmigung wurde das Reglement mit diesem Inhalt von den Vereinsversammlungen zu Dresden 1862 und zu Salzburg 1863 provisorisch für beschränkte Zeit und von der Vereinsversammlung zu Hannover 1864 definitiv aufrecht erhalten und demnächst in Geltung gesetzt.[9] Allerdings wurde

[9] Pr. Köln 1861 S. 3, 4, 25; Dresden 1862 S. 2; Salzburg 1863 S. 3; Hannover 1864 S. 2. — Während das Reglement von 1849 die Übernahme der durchgehenden Transporte seitens der vereinigten Eisenbahnverwaltungen ausgesprochen hatte, bestimmte das Kölner Reglement von 1861: „Jede zum Verein gehörende Eisenbahn übernimmt unter den Bedingungen dieses Reglements den Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne dafs es behufs des Überganges der Güter von einer Bahn auf die andere einer Vermittelung be-

jene Pflicht der Eisenbahnen durch das Vereinsreglement von 1861 nur für den eigentlichen Vereinsverkehr begründet,

---

darf." Das Kölner Reglement folgte dabei offenbar dem deutschen Handelsgesetzbuch, welches in Art. 401 von dem Falle ausging, dafs ein gewöhnlicher Frachtführer einen Gütertransport ganz übernimmt, aber vollständig oder teilweise (für einen Teil der Strecke) durch andere Frachtführer ausführen läfst. Diesen Art. 401 legte das Handelsgesetzbuch auch der Konstruktion des Rechtsverhältnisses bei durchgehenden Eisenbahntransporten zu Grunde und behandelte nur in Art. 429—431 gewisse beim Eisenbahntransporte mögliche Modifikationen des Verhältnisses. Das deutsche Handelsgesetzbuch, welches keine Pflicht der Eisenbahnen zur Übernahme durchgehender Transporte kennt, konstruiert aber nur das Rechtsverhältnis, wenn eine Eisenbahn freiwillig das Gut mit einem Frachtbrief übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere aneinanderschliefsende Eisenbahnen zu bewirken ist. Neuerdings hat jedoch auch das internationale Berner Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr, welches eine Pflicht der obgedachten Art für die Eisenbahnen statuiert im Art. 5 bestimmt: „Jede nach Mafsgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Übereinkommens die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen."

Das Vereinsreglement von 1849 ging bei der Konstruierung des Verhältnisses davon aus, dafs die erforderliche Transportleistung nur durch Zusammenwirken von mehreren Eisenbahnen bewirkt werden kann, und begründete deshalb eine Pflicht zu jener Leistung, aber nur eine Pflicht der vereinigten Eisenbahnverwaltungen. Das Vereinsreglement von 1861 ff. und das internationale Berner Übereinkommen gehen davon aus, dafs gegenüber den Interessenten durchgehender, bezw. internationaler Eisenbahntransporte jede einzelne Eisenbahn selbständig verpflichtet ist, deren Interessen wahrzunehmen. Sie kommen daher zu einer Haftung der einzelnen Eisenbahn für den ganzen durchgehenden Transport, indem sie dieselbe für die Transportleistung der anderen beteiligten Eisenbahnen mithaften lassen.

Den Verhältnissen dürfte folgende Konstruktion entsprechen: Jeder einzelnen Eisenbahn liegt selbständig die Rechtspflicht zur Wahrnehmung der Interessen derjenigen ob, welche durchgehende, bezw. internationale Transporte benötigen. Die Wahrnehmung dieser Interessen kann aber nur durch Entfaltung einer Wirksamkeit geschehen, welche über den Leistungsbereich der einzelnen pflichtigen Eisenbahn hinausführt. Die obige Rechtspflicht jeder einzelnen Eisenbahn schliefst daher allerdings aufser der Verpflichtung zur Leistung im eigenen Leistungsbereich in sich die Rechtspflicht zu entsprechendem Zusammenwirken mit den anderen in Betracht kommenden Eisenbahnen. Aber der einzelnen Eisenbahn würde die Rechtspflicht zu einer ihr unmöglichen Leistung auferlegt,

da nach § 1 Abs. 2 jenes Reglements sowohl für den Lokalverkehr (inneren Verkehr, Binnenverkehr), d. h. für den Verkehr zwischen den an der eigenen Bahn belegenen Orten, als auch für den Verbandsverkehr, d. h. für den Verkehr zwischen den an verschiedenen zu einem Verbande zusammengetretenen Eisenbahnen belegenen Orten, die besonderen Reglements der betreffenden Bahn, bezw. des betreffenden Verbandes gelten sollten. Aber es war offenbar als selbstverständlich vorausgesetzt, dafs die in dem weiteren Verein anerkannte Pflicht durchgehenden Transportes nach den besonderen Reglements auch innerhalb der engeren Verbände gelte. Für die einzelne Bahn aber ergab sich die Transportpflicht schon aus den staatlichen Gesetzen und Konzessionen. (Vergl. preufsisches Gesetz vom 3. November 1838, § 26, Ziff. 2; Deutsches Handelsgesetzbuch Art. 422.)

Die im wesentlichen übereinstimmenden Betriebsreglements, welche 1874 staatlicherseits einerseits für das Deutsche Reich, andererseits für Österreich und Ungarn erlassen wurden, legten auch von Staats wegen den Eisenbahnen die innerhalb des Vereins schon bisher anerkannte Pflicht auf, Güter zur Beförderung von und nach allen für den Güterverkehr ein-

wenn sie verpflichtet würde, den ganzen durchgehenden, bezw. internationalen Transport zu bewerkstelligen. Andererseits besteht jedoch das Bedürfnis der Transportinteressenten nach einheitlicher Geltendmachung und Durchführung ihrer Ansprüche bezüglich der durchgehenden, bezw. internationalen Transporte. Die Rechtspflicht der einzelnen Eisenbahnen zum Zusammenwirken mit anderen Eisenbahnen ermöglicht und rechtfertigt, dafs im Hinblick auf jenes Bedürfnis der Transportinteressenten jeder einzelnen Eisenbahn die Rechtspflicht auferlegt wird, den Ansprüchen der Transportinteressenten gegenüber in der That bezüglich des ganzen durchgehenden, bezw. internationalen Transportes zu haften. Den thatsächlichen Verhältnissen, welche der einzelnen Eisenbahn die Leistung des durchgehenden, bezw. internationalen Transportes unmöglich machen, ist aber dadurch Rechnung zu tragen, dafs mit oben erwähnter Haftung der einzelnen Eisenbahn gleichzeitig gewisse praktische Beschränkungen der Haftung statuiert werden, welche auf die thatsächliche Lage der einzelnen Eisenbahn rücksichtigen, ohne die Befriedigung des einheitlichen Bedürfnisses der Transportinteressenten abzuschneiden. Dies ist sowohl im deutschen Handelsgesetzbuch (Art. 429), als im internationalen Berner Übereinkommen (Art. 27, Abs. 3) geschehen.

gerichteten Stationen anzunehmen, ohne dafs es für den Übergang von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedurfte. Gleichzeitig setzten diese staatlichen Betriebsreglements nicht blofs Maximallieferfristen [10] fest, sondern bestimmten auch: „Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschliefsenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesamtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.“ Für den Verkehr auf den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, soweit derselbe sich innerhalb Deutschlands oder innerhalb Österreich-Ungarns bewegte, war fortan die Wirksamkeit von Vereinsnormen anderen Inhalts durch die obigen staatlichen Vorschriften gehindert und ausgeschlossen. Das 1874 zu Budapest beschlossene [11] Vereinsbetriebsreglement beschränkte sich daher auf Regulierung desjenigen Verkehrs, welcher die Grenzen eines der vorgenannten Staaten überschritt.

Für diesen internationalen Verkehr hielt das neue Vereinsbetriebsreglement an der 1849 begründeten Pflicht der Vereinsverwaltungen fest, Güter von und nach allen Vereinsstationen zu durchgehendem Transport zu übernehmen. Es sicherte diese Pflicht aber auch — über die Bestimmungen des Vereinsreglements von 1861 hinaus — ausdrücklich im Verkehr der engeren internationalen Verbände innerhalb des Vereins durch den Zusatz zur Eingangsbestimmung: „Specialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie (in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind,) mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht in Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.“

---

[10] Die Lieferfrist setzt sich zusammen aus der Expeditionsfrist und der Transportfrist.

[11] Pr. Budapest 1874 S. 10, 59, 60.

Insofern innerhalb der einzelnen Staaten von Staatswegen Maximallieferfristen vorgeschrieben waren, war der Verein gebunden, dieselben auch für den innerhalb des betreffenden Staatsgebietes verlaufenden Teil des internationalen Verkehrs innehalten zu lassen. Der Verein beschränkte sich hierauf, indem er 1874 in Budapest beschlofs: „Wenn zwei oder mehrere der Vereinsstaatsgebiete[12] von einem Transport berührt werden, berechnen sich die Lieferfristen für den ganzen Transport aus der Summe der für jedes einzelne Gebiet zulässigen Maximalfristen" (§ 57, Abs. 2 des Vereinsbetriebsreglements). Der Verein ging also nicht dazu über, nach der internationalen Gesamtentfernung zwischen Aufgabe- und Bestimmungsstation ohne Rücksicht auf die Zahl der berührten Staatsgebiete die Transportfrist einheitlich und die Expeditionsfrist nur einmal zur Berechnung kommen zu lassen. Er hätte dies im Hinblick auf die Vorschriften der einzelnen Staaten nur thun können, indem er das Mafs der einheitlichen internationalen Maximalfrist gleich oder niedriger genommen hätte, als dies seitens der einzelnen Staaten geschehen war. Das internationale öffentliche Verkehrsinteresse, welchem die international-einheitliche Bildung der Maximallieferfrist entsprochen hätte, überwand an dieser Stelle nicht das eigene Interesse der Vereinsverwaltungen, welche in der mit jener Vereinheitlichung verbundenen Verkürzung der gesamten Maximallieferfrist eine Erschwerung ihrer Pflichten erblickten.

Durch die staatlichen Betriebsreglements von 1874 und durch das Vereinsbetriebsreglement von 1874 war sowohl be-

---

[12] Als solche wurden aufgeführt: Deutsches Reich, Österreich-Ungarn, Belgien, Holland, Rufsland, Rumänien. Ein Zusatz zu § 57, Abs. 2 bestimmte: „Bei Berechnung der Lieferfristen ist der in Verwaltung der elsafs-lothringischen Eisenbahnen stehende, im Grofsherzogtum Luxemburg belegene Teil der Wilhelm-Luxemburg Bahn als Teil der elsafs-lothringischen Bahnen anzusehen." Die Prinz Heinrich-Eisenbahn in Luxemburg war damals (1874) noch nicht Vereinsmitglied, sie wurde erst 1878 aufgenommen. In den Verhandlungen über das Betriebsreglement hatte sich ein Schwanken oder eine Unsicherheit in der Beurteilung der staatsrechtlichen Zustände Österreich-Ungarns und Deutschlands bemerkbar gemacht, indem beantragt wurde, Österreich und Ungarn als getrennte Staatsgebiete und Bayern als besonderes Staatsgebiet aufzuführen.

züglich des innerstaatlichen Verkehrs als bezüglich des internationalen Verkehrs des Vereins eine von dem Willen und den Reglements der einzelnen Eisenbahnverwaltungen unabhängige, fest bestimmte Maximallieferfrist für durchgehende Transporte im Verhältnis zum Publikum geschaffen. Dadurch — und auch noch durch andere neue Bestimmungen jener Reglements — wurden die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen im Hinblick auf die durchgehenden Transporte in ein weit intensiveres Gemeinschaftsverhältnis gebracht als früher. Es ergab sich infolge dieser Neuerungen das Bedürfnis nach einer entsprechenden Fortbildung des Rechtsverhältnisses der Eisenbahnen untereinander. Namentlich wurde es notwendig,

1. die Lieferfristen angemessen zwischen den beteiligten Verwaltungen zu verteilen,
2. die auf den Übergangsstationen bestehenden, den Weitertransport der Frachtgüter hindernden Schwierigkeiten möglichst zu beseitigen.

Diesem Bedürfnis suchte der Verein durch neue Bestimmungen in dem Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement abzuhelfen.[13] Für die Verteilung der Lieferfristen wurde unter Vorbehalt anderer Verbandsfestsetzungen und besonderer Vereinbarungen *im Verhältnis der Bahnen zu einander* die Behandlung der internationalen Transporte als einheitlicher Transporte davon abhängig gemacht, ob während des Transportes an der Grenze eines der Vereinsstaatsgebiete

[13] Mir lag das Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement nur in der Redaktion von 1892 vor. Die Vorschriften dieses Übereinkommens und der (5) Anhänge zu demselben finden nach der Eingangsbestimmung desselben, sofern nicht in den engeren Verbänden andere Bestimmungen verabredet sind, nicht blofs auf den nach dem Vereinsbetriebsreglement abzufertigenden *internationalen*, sondern auch auf den nach einem anderen Betriebsreglement (Verkehrsordnung) abzufertigenden gegenseitigen Verkehr sämtlicher Eisenbahnen des Vereins Anwendung. Doch bleiben für diesen letzteren Verkehr diejenigen Vorschriften des Übereinkommens und der Anhänge aufser Betracht, welche sich ausdrücklich oder dem Sinne nach auf Bestimmungen des Vereinsbetriebsreglements beziehen, die von den einschlägigen Bestimmungen anderer Betriebsreglements (Verkehrsordnung) sachlich abweichen.

Umkartierung stattfand oder nicht. Fand Umkartierung an der Grenze statt, so waren die bis zu bezw. von einer solchen Umkartierungsstelle sich berechnenden Lieferfristquanten getrennt, anderenfalls war die gesamte Lieferfrist als ein Ganzes unter die beteiligten Verwaltungen ohne Rücksicht auf die beteiligten Staatsgebiete zu verteilen. Für die Art der Verteilung, welche im übrigen bei Durchkartierung und bei Umkartierung die gleiche war, wurde unterschieden der Nachbarverkehr zweier Bahnen — dabei wurde die Expeditionsfrist zu gleichen Teilen und die Transportfrist nach Streckenlänge verteilt, — und der Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen. In diesem Verkehr erhielten die erste und die letzte Bahn ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und von je 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist. Die Gemeinschaft der beteiligten Bahnen fand besonderen Ausdruck darin, dafs der Rest der Expeditionsfrist und $^1/_3$ der Transportfrist zu gleichen Teilen unter alle beteiligten Bahnen verteilt wurde. Die übrigen $^2/_3$ der Transportfrist wurden nach Streckenlänge verteilt. Endlich konnten noch Zuschlagsfristen in Betracht kommen. Dieselben wurden derjenigen Bahn zu gute gerechnet, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig waren. [14]

Das internationale Berner Übereinkommen und dessen Ausführungsbestimmungen haben vom 1. Januar 1893 ab für den Bereich ihrer Geltung, also für fast den ganzen europäischen Kontinent, den Eisenbahnen, welche in der Liste zu dem internationalen Übereinkommen aufgeführt sind, die internationale öffentliche Rechtspflicht auferlegt, durchgehende Transporte von Gütern zu besorgen. Sie haben ferner die Maximalfristen einheitlich für die ganze internationale Entfernung bestimmt und nur eine Expeditionsfrist zugelassen. Sie haben endlich die gesamte Lieferfrist als ein Ganzes ohne Rücksicht auf staatliche Grenzen und auf Durchkartierung oder Umkartierung unter die beteiligten Eisenbahnen in der Weise verteilt, wie dies inhaltlich bisher schon innerhalb des Vereins geschehen war. Hinsichtlich der Verteilung der

---

[14] Pr. Budapest 1874 S. 66.

Lieferfristen unter sich ist aber den Eisenbahnen das Recht vorbehalten, eine andere Regelung zu vereinbaren. Von dieser Befugnis hat der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der unten angegebenen Weise Gebrauch gemacht. Die Pflicht zur Übernahme durchgehender Gütertransporte im internationalen Verkehr ist den in der Liste zum internationalen Berner Übereinkommen aufgeführten Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen fortan zwangsweise, den anderen Vereinsbahnen selbständig durch das Vereinsbetriebsreglement von 1892 auferlegt. Auf Grund des oben erwähnten Vorbehaltes zum internationalen Berner Übereinkommen hat der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch das Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement von 1892 folgende Abweichungen von den international-staatlichen Bestimmungen über die Verteilung der Lieferfrist festgesetzt (Ü. z. V.-B.-R., Art. 18):

I. Im Verkehr dreier und mehrerer Bahnen:

1. bei Versendung von lebenden Tieren als Frachtgut soll das Präcipuum der ersten und letzten Bahn aus der Expeditionsfrist nur 6 Stunden, nicht 12 Stunden betragen;

2. soll der Rest der Expeditionsfrist nach Abzug des Präcipuums, nicht aber $^1/_3$ der Beförderungsfrist (Transportfrist) auf alle beteiligten Verwaltungen zu gleichen Teilen verteilt werden. Dabei sind die durch fremde Bahnen getrennten Strecken einer Bahnverwaltung als besondere Verwaltungen, dagegen zusammenhängende Strecken verschiedener Bahnen, welche im Betriebe einer Verwaltung stehen, nur als eine Verwaltung zu betrachten;

3. soll die ganze Beförderungsfrist und nicht blofs $^2/_3$ derselben auf die beteiligten Verwaltungen nach Verhältnis der Streckenlänge verteilt werden, mit welcher jede Bahn an der Beförderung beteiligt ist.

II. Überhaupt.

1. Im Falle der Mitbenutzung der Strecke einer fremden Verwaltung wird die betreffende Strecke (Péage-Strecke) als dem Netze der mitbenutzenden Verwaltung angehörig behandelt, sofern nicht beim Übergange des Gutes auf die oder

von der Péage-Strecke eine formliche Übernahme stattgefunden hat.

2. In der Verteilung wird überall nach Stunden (über ½ Stunde voll, bis ½ Stunde gar nicht) und werden angefangene Kilometer für voll gerechnet.

Das seit den Neuerungen von 1874 stärker hervortretende Bedürfnis, die Schwierigkeiten auf der Übergangsstation thunlichst zu beseitigen, machte insbesondere Normen darüber erforderlich, wann die Abnahme der Güter von der übergebenden Verwaltung verlangt werden kann, und in welchem Zeitpunkt die Übergabe als vollzogen gelten soll.[15] Diese Normen wurden von dem Verein durch Beschlüsse der Vereinsversammlung zu Budapest 1874 gesetzt. Später erwies sich insbesondere noch eine nähere Bestimmung erforderlich, in welchen Fällen specielle Übergabe gefordert werden könne und in welchen Fällen die symbolische Übergabe genüge. Auch dies wurde von Vereins wegen geregelt. Eine staatliche oder international-staatliche[16] Regelung dieser Punkte ist bis heute nicht erfolgt. Das Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement für 1892 bestimmt in vorstehender Hinsicht:

A. in Art. 7 (Übergabe und Übernahme der Güter; zu § 39 des Betriebsreglements):

1. Im direkten Verkehr bewirkt die übergebende Bahn die Übergabe der beladenen Wagen oder der Einzelgüter dadurch, dafs sie dieselben in der allgemein gültigen oder nach der für den einzelnen Fall besonders vereinbarten Art und Beschaffenheit an die hierfür bestimmte Übergabestelle (ankommenden Zug, Güterschuppen, Bahnhofsgeleise, Über-

---

[15] Pr. Budapest 1874 S. 66.

[16] Das internationale Berner Übereinkommen bestimmte nur in Art. 23, Abs. 3, dafs die Übergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende für die erstere das Recht begründet, die letztere im Kontokorrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Übergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Mafsgabe des Art. 23, Abs. 1.

gangsgeleise) bringt, vorausgesetzt, dafs die übernehmende Bahn davon Kenntnis hat.

2. Die Übergabe und Übernahme der Güter kann auf zweierlei Weise stattfinden und zwar:

a. derart, dafs die gesamte Ladung eines Wagens ohne weitere Prüfung des Inhalts auf Grundlage der Begleitpapiere übergeben, bezw. übernommen wird (symbolische Übergabe), oder dafs
b. die Güter selbst einzeln übergeben und übernommen werden (Einzelübergabe).

3. Als übernahmefähig braucht die übernehmende Bahn nur solche Sendungen anzuerkennen, welche beförderungsfähig sind, deren Abfertigung vereinsgemäfs geschehen ist und denen vollständige Begleit- und Überweisungspapiere beigegeben sind.

4. Ein Verschlufs der Wagen mittelst Schlösser, zu welchen Schlüssel nicht vorhanden sind, soll als ein Grund zur Verweigerung der Übernahme nicht erachtet werden dürfen; indessen ist die übernehmende wie jede in der Beförderung nachfolgende Bahn berechtigt, die Schlösser für Rechnung und auf Gefahr derjenigen Verwaltung, in deren Bahnbereich der Verschlufs erfolgt ist, nötigenfalls öffnen zu lassen.

5. Die angrenzenden Verwaltungen haben Vereinbarungen über die Art der Feststellung, sowie über die Folgen von Mängeln, Unterlassungen und Hindernissen bei der Übergabe zu treffen. Etwa zurückzuweisende Güter hat die übergebende Bahn wieder zurückzunehmen. Mängel, welche die Übernahme verhindern, sind durch die übergebende Bahn oder auf deren Kosten zu beseitigen.

6. Als allgemein gültige Vereinbarungen sind mangels besonderer Abkommen neben den Reglements und den Tarifbestimmungen die in Betracht kommenden Verbandsverabredungen, das etwa geltende Verbleiungs- (Plombier-)Übereinkommen, die Vereinbarungen wegen Verschleppung, Beschädigung und Verluste, sowie das Übereinkommen, betr. die gegenseitige Wagenbenutzung zu erachten.

7. Hierdurch bestimmt sich auch, inwieweit die übernehmende Bahn Einzelübergabe beanspruchen darf. Inner-

halb einer Verbandsstrecke soll bei dem Mangel einer entgegenstehenden Vereinbarung Einzelübergabe nur bei gleichzeitiger specieller Zollrevision oder in dem Falle verlangt werden, wenn Umstände vorliegen, welche auf einen Verlust oder auf eine Beschädigung schliefsen lassen.

8. Die vollendete Übergabe hat die übernehmende Bahn zu bescheinigen. Beim Übergange des Gutes von einer Bahn zur anderen können beide Verwaltungen verlangen, dafs zum Zeichen der geschehenen Übernahme, bezw. Übergabe die Frachtbriefe mit dem Tages- und Stundenstempel auch dann versehen werden, wenn die Voraussetzungen des § 6, Abs. 4 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr Art. 14 (§ 52 des Betriebsreglements) nicht zutreffen.

9. Die übernehmende Bahn hat, sofern dies zur ungestörten weiteren Übergabe erforderlich ist, die ihr übergebenen Güter von der Übergabestelle ungesäumt und so zu entfernen, dafs die übergebende Bahn in der Zuführung weiterer Güter nicht behindert wird.

B. in Art. 13 (Verpackung und Bezeichnung des Gutes; zu § 47 des Betriebsreglements):

1. Jeder Verwaltung steht es frei, bei der Uebernahme des Gutes das Fehlen der Verpackung, sofern das Gut seiner Natur nach eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung während der Beförderung erheischt, sowie Mängel der Verpackung zu rügen. Durch eine solche in der Übergangsbescheinigung zu vermerkende Rüge schützt sich die übernehmende Verwaltung der übergebenden Verwaltung gegenüber ganz so gegen jede Teilnahme an Entschädigungsansprüchen, als wenn der Absender das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung durch eine Erklärung auf dem Frachtbrief anerkannt hätte. Ein Vorbehalt in allgemeiner Form ist wirkungslos, es mufs vielmehr die Art des Mangels genau angegeben werden.

2. Sollte beim Übergange des Gutes von einer Bahn zur anderen eine Einzelübergabe nicht stattgefunden haben, so bleibt die übernehmende Verwaltung der in der Beförde-

rung nachfolgenden für die ohne Vorbehalt erfolgte Übernahme gar nicht oder mangelhaft verpackten Gutes verantwortlich.

3. Alle Verwaltungen werden verlangen, dafs seitens der Absender Stückgüter mit Ausnahme der an Seehafenplätzen zum Versand gelangenden mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet. Nicht oder unvollständig bezeichnete Güter werden zurückgewiesen.

C. in Art. 14 (Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften; zu § 48 des Betriebsreglements):

1. Die Versandstationen werden darauf halten, dafs die Begleitpapiere der Sendung in Ordnung sind. Die Verwaltungen werden sich die für ihren Bereich bestehenden Zoll- und Steuervorschriften gegenseitig mitteilen.

2. Wenn eine der Verwaltungen wegen Nichtbefolgung der Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften bei einer Sendung in Anspruch genommen wird, so hält sich dieselbe zunächst an die Verwaltung, in deren Bereich die Veranlassung dazu entstanden ist.

3. Bei einem mehrere Bahnen berührenden Güterverkehr soll von der das Gut übernehmenden Verwaltung mit der Übernahme desselben auch die aus den Zoll- oder steueramtlichen Begleitpapieren (Begleitschein, Begleitzettel) hervorgehende Verpflichtung mit übernommen werden und zwar unter gänzlicher Befreiung der übergebenden Verwaltung, soweit dieser letzteren selbst nicht ein vertretbares Versehen zur Last fällt.

4. Über die Teilnahme an der aus der Erwirkung von Begleitscheinen hervorgehenden Verpflichtung bleibt besondere Verabredung zwischen den Nachbarbahnen vorbehalten.

5. Die Kosten der Umladung von Zollverschlufswagen (Tagegelder und Reisekosten von Zollbeamten, Arbeitslöhne u. s. w.) werden von derjenigen Verwaltung verauslagt, in deren Bereich die Umladung erfolgt.

§ 56.

IX. Die technischen Vereinbarungen des Vereins und die Entwickelung der Einheitlichkeit und Gleichmäfsigkeit des Bahnbaues, der Betriebsmittel, des Betriebsdienstes und des Signalwesens in dem Bereich der Eisenbahnverwaltungen des Vereins.

Das gemeinsame eigene Interesse der Vereinsverwaltungen und die öffentliche Rechtspflicht derselben gegenüber dem Verkehrspublikum erforderte, dafs der Verein den Bedürfnissen des durchgehenden Verkehrs thunlichst entgegenkam. Hierzu war erforderlich, von Vereinswegen diejenigen Einrichtungen herbeizuführen, welche nach Herstellung der Eisenbahnanschlüsse eine angemessene Entwickelung des Durchgangsverkehrs erst möglich machten. Insbesondere kam es darauf an, das schädliche, zeitraubende und lästige Umladen (und Umsteigen) an den Grenzstationen der einzelnen Verwaltungen dadurch zu vermeiden, dafs für die durchgehenden Transporte der Übergang des Fahrmaterials der einen Eisenbahnverwaltung auf die Strecken der andern möglich und den Eisenbahnverwaltungen zur Pflicht gemacht wurde.

Nach dem technischen Wesen der Eisenbahnen besteht zwischen der Beschaffenheit der festen Einrichtungen der Eisenbahnen und der des rollenden Fahrmaterials und ferner hinsichtlich der Beschaffenheit der verschiedenen in Zügen verbundenen Fahrzeuge und Lokomotiven eine wechselseitige Bedingtheit.

Der hannöversche Baurat Mohn unterbreitete der Vereinsversammlung zu Wien 1849 Vorschläge, welche nach dem vorangeschickten Leitsatze bezweckten, „die Benutzung der Betriebsmittel einer Eisenbahnverwaltung auf benachbarten unter ähnlichen Terrainverhältnissen liegenden Bahnen möglich zu machen.“ Die Vorschläge betrafen die Herstellung einheitlicher Bestimmungen im deutschen Eisenbahnwesen, die gleichmäfsige Konstruierung der Bahnbauten und die Schaffung gleichmäfsiger Betriebseinrichtungen. Der oben angeführte

Leitsatz und die sich an denselben anschliefsenden Betrachtungen wiesen gleichzeitig auf die Beschränkung der Aufgabe, welche damals noch durch den Stand der Eisenbahntechnik und der Entwickelung des Eisenbahnwesens bedingt, welche aber einer Erweiterung in dem Mafse fähig und bedürftig war, als die Technik voranschritt und die Eisenbahnlinien über Gebirge und sonstige natürliche Hemmnisse hinweg sich zusammenhängend ausdehnten.[1] Mohn erachtete das Bedürfnis gegeben, dafs die Eisenbahn-Güterwagen jeder deutchen Verwaltung auf jeder anderen deutschen Eisenbahn in Benutzung genommen werden könnten, dafs aber die so ausgedehnte Benutzung von Personenwagen weder zur Zeit, noch wahrscheinlich in der Zukunft werde erforderlich sein. Ebenso verneinte er ein solches ausgedehntes Bedürfnis hinsichtlich der Lokomotiven. Nur bei benachbarten Zweigbahnen und anderen kurzen Bahnstrecken bestehe ein durch besondere Übereinkunft und besondere Einrichtungen zu befriedigendes Bedürfnis, die betreffenden Eisenbahnen so einzurichten, dafs sie von anderen Verwaltungen mit deren eigenen Betriebsmitteln und Fahrpersonal in Benutzung genommen werden könnten. Auch müsse da, wo in der Ebene liegende Eisenbahnen an Gebirgsbahnen grenzten, es zur Zeit den beiderseitigen Verwaltungen überlassen werden, durch besondere Übereinkunft sich über die erforderliche Einrichtung der zum gegenseitigen Gebrauch bestimmten Betriebsmittel zu einigen, wenn ihnen diese gegenseitige Benutzung notwendig oder doch wünschenswert erscheine.

Die Wiener Vereinsversammlung beschlofs, zur Beratung über die Mohnsche Denkschrift die Techniker sämtlicher Vereinsverwaltungen zusammenzuberufen. Diese Technikerversammlung trat im Februar 1850 in Berlin zusammen[2] und

---

[1] Eisenbahnzeitung 1849 S. 385 ff.

[2] Die Technikerversammlung trat zuerst in langjährigen Zwischenräumen zusammen und wurde später alle zwei Jahre berufen. 1890 wurde die 40jährige Gedächtnisfeier der Gründung des „Vereins Deutscher Eisenbahntechniker“ oder richtiger der Thätigkeit der Technikerversammlungen gefeiert, da der 1850 gegründete Verein der Eisenbahntechniker als

stellte nach eingehenden Verhandlungen die „Grundzüge über die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“ [3] zusammen, welche eingetheilt waren in

1. Anordnungen über Planum und Oberbau, Bahnhofsanlagen, Konstruktion der Lokomotiven und Wagen, sowie über Signalwesen,
2. sicherheitspolizeiliche Bestimmungen für den Zustand der Bahnen und der Betriebsmittel, sowie für Handhabung des Fahrdienstes,

---

selbständiger Verein sich nicht hat behaupten und in Existenz treten können. Aus Anlafs der 40jährigen Gedächtnisfeier wurde eine — mir nicht zugängliche — Festschrift: „Rückblick auf die Thätigkeit der Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1850—1890“ herausgegeben, aus welcher ein Auszug von Reifsner in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1890 S. 585, 593, 603 (vergl. S. 335) sich befindet. 1892 wurde die Technikerversammlung, wie oben mitgeteilt, zu einem statutmäfsigen Organ des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gemacht.

[3] Abgedruckt in Eisenbahnzeitung 1850 S. 61, 65, 77, 85, 89, 93. Vergl. auch S. 41 ebenda. Aus den Motiven, welche die Eisenbahntechniker ihrem Entwurf voranschickten (a. a. O. S. 61), sei folgendes hervorgehoben: Sie gehen aus „von dem Gesichtspunkte, dafs die Eisenbahnen, mit Lokomotiven betrieben, berufen sind, den Landtransport von Personen, Gütern, Briefen u. s. w. auf die regelmäfsigste, schnellste und vorteilhafteste Weise zu vermitteln, und dafs die bis jetzt ausgeführten Bahnen nur die Anfänge eines allgemeinen, gröfseren Eisenbahnnetzes bilden, dem sich alle übrigen Transportmittel nur dienend unterordnen werden.“ In dem Entwurfe legen sie ihre „auf Wissenschaft und Erfahrung gegründete Ansicht über das, was in der Anwendung der Eisenbahnen, ihrer Betriebsmittel und ihres Geleises als praktisch erreichbar erstrebt werden mufs,“ nieder. „Beim Bahnplanum und Oberbau hat das Bedürfnis des durchgehenden Verkehrs die notwendigen Mafse und Entfernungen bereits einigermafsen festgestellt.“ „Die Bahnhofseinrichtungen, soweit sie die Bewegung von Wagenzügen und einzelnen Fuhrwerken, die Speisung der Tender und überhaupt den öffentlichen Bahnbetrieb angehen, sind wie der Oberbau im allgemeinen schon mehr an bestimmte Mafse und Normen gebunden.“ Auch für die Lokomotiven hat die Erfahrung „bereits Mafse festgestellt, über welche man nicht hinausgehen darf, ohne gleichzeitig den Bahnen selbst eine andere Gestalt zu geben“. Diese Mafse u. s. w. dürfen „nicht ohne Nachteil für die gesamten Bahnen eines grofsen Landes überschritten werden“. Ähnliches gilt von den Wagen, welche „weit mehr auf andere Bahnen übergehen, als die Lokomotiven“, u. s. w.

3. einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Bahnen.

Die beiden ersten Teile geben allgemeine Grundzüge für die Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens, der dritte Teil enthält einen Auszug derjenigen Vorschriften aus den beiden ersten Teilen, welche nach Ansicht der Technikerversammlung als einheitliche Vereinsnormen aufzustellen waren. Nur dieser dritte Teil wurde, nachdem er noch seitens einer Kommission des Vereins beraten und amendiert worden war, seitens der Vereinsversammlung zu Aachen im Jahre 1850 mit einigen Änderungen zum Beschlufs erhoben.[4] Der übrige Inhalt der von den Technikern aufgestellten Grundzüge wurde laut Protokoll der Kommission als schätzenswertes Material zur Kenntnis der Vereinsverwaltungen gebracht.[5] Nach dem Beschlusse der Vereinsversammlung von 1850 wurde aber auch in die hiernach festgestellten „einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinsbahnen“ noch eine transitorische Bestimmung (§ 49) des Inhalts aufgenommen: „Die baldmöglichste Ausführung der vorstehenden Bestimmungen wird dringend empfohlen,“ und in den Verhandlungen der Vereinsversammlung wurde seitens des Berichterstatters der Kommission unter Hinweis auf diese Bestimmung ausdrücklich betont, dafs durch die einheitlichen Vorschriften keiner Verwaltung ein Zwang auferlegt werde.[6]

Die einheitlichen Vorschriften behandelten in zwei Abschnitten:

---

[4] Abgedruckt in Eisenbahnzeitung 1850 S. 173.

[5] Eisenbahnzeitung 1850 S. 165.

[6] Eisenbahnzeitung 1850 S. 165. Nach den Beschlüssen der Technikerversammlung hatte dagegen die transitorische Bestimmung gelautet: § 49. „Alle noch auszuführenden Einrichtungen sollen bei Vereinsbahnen nach den vorstehenden Bestimmungen konstruiert werden.“ § 50. „Gröfsere Ergänzungen oder Umbauten auf vollendeten Vereinsbahnen sollen nach jenen Vorschriften ins Werk gesetzt werden, sofern dies ohne wesentliche Eingriffe in die gesamte Konstruktion der Bahn oder ohne Unterbrechung des Betriebes möglich ist.“ § 51. „Die Bestimmungen des § 4 und der §§ 36 bis inkl. 42 sind in spätestens zehn, alle übrigen Bestimmungen in spätestens fünf Jahren unfehlbar zur Ausführung zu bringen.“

A. Den Bahnbau. Insbesondere wurde eine normale Geleiseweite von 4 (englischen) Fuſs $8^{1}/_{2}$ Zoll festgestellt. Ferner wurden Bestimmungen über die Kurven, Schienen und Schienenbefestigungen, Minimalentfernung der Doppelgeleise von einander, über Wegeübergänge, Sicherheitsschienen, Ausweichen, Drehscheiben und versenkte Bahnen, über die Lage und Stellung fester Bauwerke gegen die Bahnstränge, wodurch ein lichter Raum von bestimmter Minimalgröſse gesichert wurde, und über die Wasserkrahnen gegeben.

B. Die Betriebsmittel. Hierunter fielen Bestimmungen über Lokomotiven, Tender und Eisenbahnwagen, insbesondere auch über deren Maximalmaſse, und Bestimmungen über Stoſs- und Zugvorrichtungen.

Auch die von der Vereinsversammlung 1850 nicht ausdrücklich beschlossenen allgemeinen Bestimmungen in den Teilen I und II der Beschlüsse der Technikerversammlung von 1850 fanden in den nächsten Jahren bei allen Neubauten mehr oder weniger Beachtung[7]. Mit den Fortschritten der Technik aber stellte sich alsbald das Bedürfnis nach einer Neubearbeitung des ganzen Werkes heraus. Durch die Vereinsversammlung zu Frankfurt a. M. 1856 wurde zu diesem Behufe abermals die Berufung einer Technikerversammlung beschlossen,[8] welche im Mai 1857 zu Wien zusammentrat und die gesamten technischen Bestimmungen einer Umarbeitung unterzog und neu redigierte.[9] Nach Beschluſs der Münchener Vereinsversammlung vom Juli 1857 wurde der Entwurf der Techniker zunächst den einzelnen Vereinsverwaltungen zur Prüfung und Kritik überwiesen, und sodann in der Vereinsversammlung zu Triest 1858 auf Grund

---

[7] Eisenbahnzeitung 1856 S. 138.

[8] Eisenbahnzeitung 1856 S. 138.

[9] Die Neuredaktion ist abgedruckt in Eisenbahnzeitung 1857 S. 117, 122, 125, 130. Die Technikerversammlung faſste die früheren Teile I und II unter I A und B als „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“ zusammen und schloſs denselben die einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr nunmehr als Teil II A. Bahnbau, B. Betriebsmittel, C. Allgemeine Bemerkungen an.

eines Kommissionsberichtes der ganze Entwurf (nicht blofs der dritte Teil) zum Gegenstand der Beschlufsfassung gemacht und mit einigen Abänderungen angenommen.[10] Die bisherige Einteilung in drei Teile wurde beibehalten. Der erste Teil erhielt die Überschrift: „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, gröfseren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden." In den „einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr" wurde die frühere transitorische Bestimmung weggelassen. Der Sinn dieser Weglassung war offenbar, dafs die Befolgung des Inhalts der „einheitlichen Vorschriften" den Vereinsverwaltungen für die Zukunft nicht mehr blofs empfohlen, sondern als bindende Pflicht auferlegt werden sollte.

Nach einem Beschlufs der Vereinsversammlung zu Salzburg 1863 trat im September 1865 zum drittenmale die Technikerversammlung des Vereins zu Dresden zusammen. Der neue Entwurf, welcher auf Grund der Beschlüsse der Technikerversammlung von der technischen Kommission des Vereins unter der zusammenfassenden Bezeichnung „Technische Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen" redigiert wurde, wurde demnächst seitens der 1867 zu Mainz abgehaltenen Vereinsversammlung angenommen.[11]

---

[10] Abgedruckt in Eisenbahnzeitung 1858 S. 146, 149, 153, 157, 161.

[11] Der von der Technikerversammlung beschlossenen Überschrift des Teil I „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands" wurde in der Kommissionsberatung von 1858 der Zusatz hinzugefügt: „welche bei Neubauten, gröfseren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden". (Eisenbahnzeitung 1858 S. 113, 175.) Der Zusatz bezog sich nach dem Beschlusse der Kommission auf den ganzen Teil I des Entwurfs der Technikerversammlung, also auch auf die unter I B desselben enthaltenen „sicherheitspolizeilichen Anordnungen". Als man die letzteren unter dem Namen „Sicherheitsanordnungen" (Eisenbahnzeitung 1858 S. 114) später doch wieder — wie 1850 — zu einem besonderen Teil II gestaltete, übersah man, obigen Zusatz nunmehr auch diesem Teil II beizufügen. Trotzdem sollte dieser Teil II nach den Beschlüssen der Vereinsversammlung von 1858 offenbar den Vereinsverwaltungen auch nur empfohlen und nur der die einheitlichen Vorschriften enthaltende Teil III

In den technischen Vereinbarungen war aus den Vorschriften über das Signalwesen eine besondere Signalordnung gebildet worden. Dieselben umfafsten daher nunmehr folgende vier Teile:

I. Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands,

II. Signalordnung für die deutschen Eisenbahnen,

III. Sicherheitsanordnungen,

IV. Einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereinseisenbahnen.

Entsprechend einem Beschlusse der Technikerversammlung von 1865 beschlofs die Vereinsversammlung von 1867 die Herstellung von Sammlungen der im Verein bestehenden Minimaldurchfahrts- und Maximalladeprofile sowie der neuesten Oberbaukonstruktionen zugleich unter Feststellung eines Maximalladeprofils für sämtliche Vereinsbahnen.[12]

Eine abermalige Umarbeitung erfuhren die technischen Vereinbarungen durch die von einer technischen Kommission vorbereiteten Beschlüsse der fünften[13] im Mai 1871 abgehaltenen Technikerversammlung des Vereins. Nach diesen Beschlüssen, welche demnächst durch die Vereinsversammlung zu Berlin von 1871 angenommen wurden,[14] wurden in den technischen Vereinbarungen die früheren Abschnitte I und III jetzt unter I verschmolzen, während die Signalord-

---

bindend auferlegt werden. Der Entwurf der Technikerversammlung hatte das Mafs der verpflichtenden Kraft, welches er den verschiedenen Teilen des Entwurfs beigelegt wissen wollte, angedeutet durch folgende unter II C (vergl. oben Anmerkung 9) angefügte

„Allgemeine Bemerkungen § 49. Ein sicherer durchgehender Verkehr auf den Vereinsbahnen ist nur zu erreichen, wenn alle noch auszuführenden Einrichtungen mindestens nach den unter II A und B aufgestellten Bestimmungen konstruiert werden. § 50. Bei Neubauten, gröfseren Ergänzungen und Umbauten ist die Befolgung der unter I aufgeführten Grundzüge dringend zu empfehlen."

Z. 1863 S. 422, 488; 1865 S. 647, 403, 458, 503; 1867 S. (271), 333, 494.

[12] Z. 1865 S. 593 (vergl. 48); 1867 S. 494; 1871 S. 821.

[13] Die vierte Technikerversammlung des Vereins war 1868 in München zusammengetreten.

[14] Z. 1871 S. 451 (634), 684, 729.

nung unter II blieb und unter III die früheren sogenannten einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereinseisenbahnen nunmehr als „Obligatorische Vorschriften für die Haupteisenbahnen" aufgeführt wurden. Da der Verein inzwischen in der Vereinsversammlung zu Wien 1869 besondere „Grundzüge für die Anlage und den Betrieb sekundärer Eisenbahnen" angenommen hatte,[15] so wurde dem ebenso wie in der vorerwähnten Überschrift des dritten Abschnittes auch in der Überschrift des ersten Abschnittes: „Grundzüge für die Gestaltung der Haupteisenbahnen Deutschlands" Rechnung getragen. Dieser erste Abschnitt enthielt vier Unterabteilungen:

A. Bahnbau,
B. Betriebsmittel,
C. Handhabung des Betriebsdienstes,
D. Signalwesen.[16]

Dementsprechend wurde auch in den obligatorischen Vorschriften des dritten Abschnittes den beiden früheren Unterabteilungen: A. Bahnbau, B. Betriebsmittel, noch eine dritte Unterabteilung „C. Betriebsdienst" zugefügt. Die „obligatorischen Vorschriften" des dritten Abschnittes enthalten nur eine Rekapitulation eines Teiles der Vorschriften des ersten Abschnittes, wurden deshalb auch im ersten Abschnitt durch den Druck mit fetten Lettern besonders hervorgehoben.

In den technischen Vorschriften des Vereins war früher in Ermangelung eines gemeinsamen deutschen Mafses überall das englische Mafs zu Grunde gelegt worden.[17] Bereits die Vereinsversammlung von 1862 zu Amsterdam und die zu Salzburg 1863 hatten die Einführung eines einheitlichen

---

[15] Z. 1869 S. (364) 451, 452.

[16] Der zweite Abschnitt „Signalordnung" ist nur eine schematische Darstellung der verschiedenen Signale und Signalarten, wie sie aus den Vorschriften in der vorhergegangenen Unterabteilung „Signalwesen" des ersten Abschnittes resultieren.

[17] Eisenbahnzeitung 1850 S. 61. Darauf war man gekommen, weil die englischen Bahnen in gewissen Hinsichten vorbildlich für die deutschen waren.

Maſses bei den deutschen Eisenbahnen beschlossen.[18] Bei der Umarbeitung der technischen Vorschriften hatte die technische Kommission des Vereins 1865 beschlossen, dem englischen Maſs durchgängig das Metermaſs in Klammern beizufügen,[19] und war dies in der 1867 von der Vereinsversammlung angenommenen Neuredaktion jener Vorschriften demgemäſs geschehen. In der Redaktion von 1871 wurde ausschlieſslich das Metermaſs angewendet.[20]

1876 wurden die technischen Vereinbarungen auf Grund der Vorarbeiten einer technischen Kommission durch die im Juni 1876 zu Konstanz tagende Technikerversammlung des Vereins abermals umgearbeitet und die Neuredaktion derselben durch die im Juli bis August 1876 zu München abgehaltene Vereinsversammlung angenommen.[21] Abermals eine neue Bearbeitung der technischen Vereinbarungen geschah durch die Technikerversammlung zu Graz, Mai 1882, und wurde angenommen durch die Vereinsversammlung zu Breslau, Juli 1882.[22] Da die obligatorischen Vorschriften des dritten Abschnittes auch in dem ersten Abschnitte vollständig enthalten und durch den Druck in fetten Lettern hinlänglich hervorgehoben sind, so wurde bei der Redaktion von 1882 der bisherige dritte Abschnitt ganz weggelassen. Der bisherige zweite Abschnitt wurde in einen bloſsen, schematischen Anhang, betitelt „Grundzüge einer Signalordnung für die Haupteisenbahnen“, umgewandelt. So blieb als Inhalt der technischen Vereinbarungen nur der bisherige erste Abschnitt, dessen frühere Überschrift gleichfalls fortgelassen wurde. Nach der Redaktion von 1882 behandeln die technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen nunmehr unter 289 Paragraphen:

---

[18] Z. 1863 S. 423, 488.

[19] Z. 1865 S. 403.

[20] Z. 1871 S. 685. Die Vereinversammlung zu Berlin 1871 beschloſs (l. c. S. 685, 730) als Entfernungsmaſs den Kilometer im ganzen Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für obligatorisch zu erklären.

[21] Z. 1876 S. (776) 808, 917.

[22] Z. 1882 S. 725 (745), 837, 838.

A. Bahnbau.
   a. Bau der freien Strecke,
   b. Bahnhofsanlagen.
B. Betriebsmittel.
   a. Lokomotiven,
   b. Tender,
   c. Wagen,
   d. gemeinschaftliche Bestimmungen.
C. Handhabung des Betriebsdienstes.
   a. Bahndienst,
   b. Fahrdienst.
D. Signalwesen.

Die obligatorischen Vorschriften sind, wie dies schon seit 1871 geschehen war, in den betreffenden Paragraphen durch Druck mit fetten Lettern hervorgehoben.

1888 wurden die technischen Vereinbarungen abermals einer Neubearbeitung unterzogen, welche durch die technische Kommission veranlafst, durch die Technikerversammlung zu Konstanz im Juni 1888 bewerkstelligt und durch die Vereinsversammlung zu Amsterdam im Juli 1888 angenommen wurde.[23]

§ 57.

X. Das Übereinkommen über die gegenseitige Wagenbenutzung und die Entwickelung der gemeinschaftlichen Wagenbenutzung behufs Vermeidung der Umladung im direkten Verkehre.

Schon das erste Übereinkommen zum Vereinsreglement über den direkten Güterverkehr von 1849, welches nach § 1 das Verhältnis der betreffenden Eisenbahnverwaltungen unter sich hinsichtlich der aus dem Reglement den sämtlichen Eisenbahnverwaltungen gegenüber dem Publikum erwachsenden Rechte und Pflichten bestimmte, hatte in § 2 vorgeschrieben:

[23] Z. 1888 S. (575) 511.

„Rücksichtlich des § 1 des Reglements ist man übereingekommen, daſs die Umladung der Güter beim Übergange von einer Bahn auf eine andere möglichst vermieden werden soll, soweit das Durchgehen derselben in denselben Wagen zu ihrer Konservation oder schnelleren Beförderung beitragen kann.

Die Verwaltungen werden daher gegenseitig gestatten, daſs fremde Wagen auf ihre Bahnen und ihre Wagen auf fremde Bahnen übergehen, vorbehaltlich der Kontrolle über die Sicherheit der Wagen und mit der Beschränkung, daſs eine Verwaltung nur dann verbunden ist, ihre Wagen auf eine fremde Bahn übergehen zu lassen, wenn ihr eigener Dienst es gestattet. Den benachbarten Verwaltungen bleibt es überlassen, sich über die näheren Bedingungen des Überganges zu einigen. Zur Beschleunigung des Überganges der direkt expedierten Güter werden die benachbarten Verwaltungen sich über geeignete Kontrollen gegenüber dem Beamtenpersonal verständigen."

1852 regte das kgl. sächsische Finanzministerium unter der Motivierung, daſs ein in weiteren Kreisen Anwendung findendes Princip für die Bedingungen, unter welchen auf den deutschen Eisenbahnen die gegenseitige Benutzung der Transportmittel geschehe, noch nicht festgestellt sei, bei der Vereinsversammlung zu Stuttgart die zweckmäſsige Regelung der gegenseitigen Benutzung von Transportmitteln an. Das sächsische Finanzministerium hatte dabei als regelungsbedürftig die Frage der Wagenmiete, der Unterhaltung der übergegangenen Transportmittel und der Grenzen der Benutzung derselben hervorgehoben.[1] Entgegen dem Kommissionsantrage, welcher den § 2 des Übereinkommens zum Vereinsreglement über den Güterverkehr für ausreichend erachtete und wegen anscheinend unüberwindlicher Schwierigkeiten dem Antrage des sächsischen Finanzministeriums keine Folge gegeben wissen wollte, ersuchte die Vereinsversammlung zu Berlin 1853 das sächsische Finanzministerium um den Entwurf eines Regulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung.[2]

---

[1] Eisenbahnzeitung 1852 S. 153.

[2] Eisenbahnzeitung 1853 S. 133.

Diesem Ersuchen wurde entsprochen und, nachdem die Vereinsversammlung zu Baden 1854, ohne einen Beschlufs zu fassen, die Erklärungen der einzelnen Vereinsverwaltungen über den Entwurf vorbehalten hatte,[3] der abgeänderte Entwurf 1855 von der Breslauer Vereinsversammlung unter dem ausdrücklichen Bemerken genehmigt, dafs diesen Normalbestimmungen nur subsidiäre Verbindlichkeit beigelegt, durch dieselben aber keineswegs abgeschlossene Verträge gefährdet oder der Abschlufs solcher Verträge gehindert werden solle.[4] Nur für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im direkten Verkehr sollten diese Normalbestimmungen Geltung haben, sofern nicht durch besondere Übereinkunft ihre Geltung auch auf die wechselseitige Benutzung von Personenwagen ausgedehnt werde. Auch sah das Regulativ schon den Fall des Überganges von Wagen von Nichtvereinsverwaltungen vor. Dieselben sollten (§ 12) als Wagen derjenigen Vereinsverwaltung behandelt werden, von welcher aus sie ihren Lauf in das Vereinsgebiet genommen. Letztere sollte gehalten sein, die betreffenden Vereinsverwaltungen rücksichtlich aller etwa seitens der fremden Verwaltungen wegen der erfolgten Benutzung ihrer Wagen zu erhebenden Ansprüche zu vertreten. 1867 nahm die Vereinsversammlung zu Mainz eine Revision des Übereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung vor (in Kraft getreten am 1. März 1868).[5] Darnach sollten die Normalbestimmungen des Übereinkommens, welche Beschädigung und Reparatur der übergegangenen Wagen betrafen, fortan auch auf Personen- und Gepäckwagen Anwendung finden und ferner die Bestimmungen des neuen Regulativs nicht mehr blofs auf die Wagenbenutzung im direkten Güterverkehr zwischen den vereinigten Bahnen, sondern auch auf die sonstigen zwischen ihnen bestehenden Verkehre Anwendung finden, sofern für letztere nicht andere Bestimmungen vereinbart waren.

---

[3] Eisenbahnzeitung 1854 S. 158, 165.
[4] Eisenbahnzeitung 1855 S. 137.
[5] Z. 1867 S. 360, 494; 1868 S. 229, 619.

Die Abrechnung über die gegenseitige Wagenbenutzung, welche nach den Normalbestimmungen von 1855 (§ 10) den einzelnen Verbänden oder, wo solche nicht bestanden, den beteiligten Verwaltungen unter sich zugewiesen war, sollte nach dem neuen Übereinkommen von 1867 zur Erreichung des gröfstmöglichen Zusammenhanges und der damit verknüpften gröfseren Sicherheit und Übersichtlichkeit für sämtliche Vereinsbahnen durch eine gemeinschaftliche Centralabrechnungsstelle (§ 17) und nur bis zur Gründung dieser Centralstelle, wie seither, nach Verbänden u. s. w. getrennt erfolgen.

In Gemäfsheit der Beschlüsse der Vereinsversammlungen zu Budapest 1874, im Haag 1877, zu Baden-Baden 1880,[6] zu Stuttgart 1886[7] und zu Amsterdam 1888[8] wurden neue Fassungen des Übereinkommens über die gegenseitige Wagenbenutzung hergestellt, welche bezw. am 1. Mai 1875, 1. Dezember 1877, 1. Januar 1881, 1. Oktober 1887[9] und am 1. Januar 1889 in Kraft getreten sind.[10] Zu dem zur Zeit geltenden Übereinkommen vom 1. Januar 1889 sind inzwischen einige Nachträge erschienen.

Von vornherein war der Hauptzweck der Vereinsnormen über die wechselseitige Wagenbenutzung, im direkten Verkehr die Umladung der Güter behufs besserer Erhaltung und schnellerer Beförderung derselben zu vermeiden.[11] Diese Verbesserung des direkten Verkehrs entsprach in erster Linie dem öffentlichen Verkehrsinteresse, aufserdem den gemeinsamen eigenen Interessen der Vereinsverwaltungen und drittens in weitgehendem Mafse auch dem eigenen Interesse der einzelnen beteiligten Vereinsverwaltungen. Bereits das erste Vereinsregulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung von 1855 be-

---

[6] Z. 1880 S. 797, 814; 1886 S. 193.

[7] Z. 1886 S. 763; 1887 S. 301.

[8] Z. 1888 S. 564, 565; 1889 S. 3.

[9] Verdeutschung der Fremdworte.

[10] Die neuen Redaktionen des Übereinkommens von 1881, 1887, 1889 waren mir nicht zugänglich.

[11] Vgl. den oben citierten § 2 des Übereinkommens zum Vereinsreglement über den direkten Güterverkehr vom 1. Januar 1849.

stimmte daher in § 1, der Übergang von Güterwagen von einer Bahn auf die andere und die desfallsige wechselseitige Wagenbenutzung solle insoweit stattfinden, als solches durch den direkten Güterverkehr nach Mafsgabe des (oben citierten) § 2 des Übereinkommens zu dem Vereinsreglement über den direkten Güterverkehr vom 1. Januar 1849 bedingt sei. Bezüglich des Überganges der Güterwagen im direkten Verkehr konnte aber allerdings unter Umständen eine Kollision zwischen dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem gemeinsamen eigenen Interesse der Vereinsverwaltungen einerseits und dem eigenen Interesse der einzelnen Vereinsverwaltungen andererseits dergestalt eintreten, dafs erstere Interessen den Übergang erheischten, letzteres Interesse aber demselben zuwider war. Es war eine Konzession an das eigene Interesse der einzelnen Vereinsverwaltungen, dafs das Wagenregulativ von 1867 den in dem Vereinswagenregulativ von 1855 aufgestellten Grundsatz in zwiefacher Hinsicht einschränkte, indem es in § 6 den Vereinsverwaltungen die Befugnis einräumte, vorübergehend die Berechtigung zur Benutzung ihrer Wagen durch fremde Verwaltungen aufzuheben, und in § 2 der transitierenden Verwaltung gestattete, ausnahmsweise ohne Verlängerung der Benutzungsfrist das Gut auf ihre Kosten umzuladen. Immerhin blieb für die Regel der bereits 1855 festgestellte Grundsatz mafsgebend, dafs nach den Bedürfnissen des direkten Güterverkehrs der Übergang der Güterwagen einzurichten sei.

Der Verein hatte sich von Anfang an der Thatsache gegenüber befunden, dafs die Vereinsverwaltungen, über deren Strecke der direkte Verkehr stattfand, nicht blofs gesonderten Betrieb hatten, sondern auch je einen besonderen Wagenpark besafsen. Infolgedessen ging der Verein bei der Aufstellung des Vereinswagenregulativs von dem Gesichtspunkte aus, dafs diejenige Verwaltung, welche das im direkten Verkehr zu befördernde Gut verladet, hierzu ihre eigenen Wagen verwendet. Dem Bedürfnis bezüglich des Wagenüberganges wurde daher dadurch abgeholfen, dafs das Vereinswagenregulativ Pflicht und Recht der verladenden Verwaltung feststellte, ihre eigenen Wagen im direkten Ver-

kehr bis zu den Bestimmungsstationen der Ladungen durchlaufen zu lassen.

Im Hinblick auf diese Vereinsnormen richteten diejenigen Bahnen, welche die Gebiete der Massenproduktion umfafsten oder grofse Seehäfen zu Anfangspunkten hatten, ihre Wagenbeschaffungen ein. Diese Bahnen — die sogenannten Versandtbahnen — hatten deshalb einen relativ grofsen, die Transitbahnen, sowie diejenigen Bahnen, welche Gebiete mit überwiegender Konsumtion durchziehen, einen relativ kleinen Güterwagenpark.

Die Massenhaftigkeit des Eisenbahngüterverkehrs unterliegt unter dem Einflufs der wechselnden Erwerbs-, Produktions- und Absatzverhältnisse grofsen Schwankungen. Infolgedessen haben die Eisenbahnverwaltungen in der einen Periode Wagenmangel, in der andern Wagenüberflufs.

Wagenmangel mufste sich infolge der oben erwähnten Vereinsnormen insbesondere den Versandtbahnen fühlbar machen. In ihrem Interesse hatte deshalb das Vereinswagenregulativ von 1867 in etwa sogar die Befriedigung der Anforderungen und Bedürfnisse des direkten Verkehrs hintangesetzt, indem es den Vereinsverwaltungen die Befugnis einräumte, vorübergehend die Berechtigung zur Benutzung ihrer Wagen durch fremde Verwaltungen aufzuheben. Eine andere Bestimmung des Vereinswagenregulativs von 1867 suchte dem Interesse der Versandtbahnen gerecht zu werden, ohne den Bedürfnissen des direkten Verkehrs zu nahe zu treten. In § 6 desselben wurde nämlich angeordnet, dafs in Fällen aufsergewöhnlichen Bedürfnisses die Vereinsverwaltungen wechselseitig — also praktisch insbesondere die Transit- und Endbahnen gegenüber den Versandtbahnen — zur Aushülfe mit Wagen verpflichtet sein sollten.

Mit der Pflicht und dem Recht der verladenden Verwaltung, ihre eigenen Wagen im direkten Verkehr bis zu den Bestimmungsstationen der Ladungen durchlaufen zu lassen, korrespondierte nach dem Vereinswagenregulativ die Pflicht und das Recht der Transit- und Endbahnen, im direkten Verkehr fremde Wagen über ihre Strecken laufen zu lassen. Erst durch die Verbindung dieser Pflichten und Berechtigungen

konnte, so lange jede einzelne Verwaltung einen besondern Wagenpark hat, den Bedürfnissen bezüglich des Wagenüberganges im direkten Verkehr abgeholfen werden.

Die Bahnverwaltung aber, welche im Interesse des direkten Verkehrs ihre Wagen über fremde Strecken laufen lassen mufste, mufste für die Überlassung der Wagenbenutzung entschädigt werden, weil dadurch ihre Wagen abgenutzt wurden und sie zur Unterhaltung eines gröfseren Wagenparkes genötigt wurde. Die Fracht, d. h. die gesamte Geldvergütung, welche die dritten Verfrachter der Güter für den Transport über die fremden Strecken zahlten, erhielten die Betriebsinhaber dieser Strecken, welche in ihrem Betriebe die Wagen der ersteren Verwaltung benutzt hatten. Deshalb legte das Vereinswagenregulativ den einzelnen Transit- und Endbahnen, welche im direkten Verkehr die Transporte in den Wagen der Versandtbahnen über ihre Strecken führten, die Pflicht auf, diesen letzteren Bahnen eine Geldentschädigung, — die aus Zeit- und Laufmiete zusammengesetzte sogenannte Wagenmiete — zu zahlen.

Allein es war nicht blofs das Recht, sondern es war auch die Pflicht der Transit- und Endbahnen, im direkten Verkehr behufs Vermeidung der Umladung die fremden Wagen zu benutzen. Eine Periode des Wagenüberflusses machte sich infolgedessen insbesondere den Transit- und Endbahnen fühlbar. Sie waren alsdann genötigt, im Interesse des direkten Verkehrs fremde Wagen zu benutzen und den Eigentümern derselben eine Geldentschädigung zu zahlen, obwohl sie gleichzeitig für ihre eigenen Wagen keine ausreichende Verwendung hatten. Im Interesse der Transit- und Endbahnen hatte deshalb das Vereinswagenregulativ von 1867 in etwa sogar die Befriedigung der Anforderungen und Bedürfnisse des direkten Verkehrs hintangesetzt, indem es in § 2 der transitierenden Verwaltung ausnahmsweise die Umladung des durchgehenden Gutes auf ihre Kosten gestattete. — Es hätte auch noch einen zweiten Weg gegeben, um den eigenen Interessen der Transit- und Endbahnen gerecht zu werden, ohne den Bedürfnissen des direkten

Verkehrs zu nahe zu treten. Man hätte nämlich anordnen können, dafs die Transit- und Endbahnen befugt sein sollten, für die Benutzung der fremden Wagen im direkten Verkehr den Eigentümern der Wagen anstatt der Geldentschädigung eine Naturalausgleichung durch Überlassung einer gleichen Anzahl Wagen während eines gleichen Zeitraumes zu gewähren. Allein eine solche Anordnung hätte hinwiederum das Interesse der Versandtbahnen unbillig verkürzt, wie dies auch schon durch die vorerwähnte Bestimmung in § 2 des Vereinswagenregulativs von 1867 geschah. Denn die Versandtbahnen mufsten im Hinblick auf die Pflicht der Gestattung des Durchganges ihrer Wagen einen ihren eigenen Bedarf übersteigenden Wagenpark anschaffen. Die Pflichten der Versandtbahnen in Beziehung auf den direkten Verkehr bewirkten daher ohnehin, dafs dieselben in Zeiten des Wagenüberflusses mehr unbenutzte Wagen hatten, als wenn sie nur ihren eigenen Bedarf bei der Anschaffung zu Rate gezogen hätten. Es wäre daher doppelt unbillig gewesen, in solcher Periode denselben das Recht zu nehmen, im direkten Verkehr den Übergang ihrer Wagen auf fremde Strecken zu verlangen, bezw. ihnen an Stelle der Geldentschädigung für den Wagenübergang eine Naturalausgleichung aufzunötigen, welche für sie wertlos war, da sie nur ihren ohnehin schon bestehenden Überflufs an unbenutzten Wagen vergröfserte.

Am 11. Juni 1876 brachte die österreichische Kaiserin-Elisabeth-Eisenbahn bei dem Ausschufs für das Vereins-Wagenübereinkommen einen Antrag auf allgemeine Einführung einer Naturalausgleichung der gegenseitigen Wagenbenutzung, eventuell eine angemessene Ermäfsigung der Zeitmiete bei vorhandenem Wagenüberflufs ein. Die Majorität des Ausschusses, welcher demnächst die Vereinsversammlung im Haag 1877 beipflichtete,[12] verhielt sich ablehnend gegenüber jenem Antrage und fafste ihr Gutachten dahin zusammen:

„Die Kommission erkennt an, dafs weder die Einführung eines allgemeinen Naturalausgleiches noch die obligatorische

[12] Z. 1877 S. 844, 786.

Ermäfsigung oder Absetzung der Zeitmiete in Perioden des Wagenüberflusses zur Zeit empfohlen werden kann, weil die hierzu notwendige Voraussetzung eine vollständige Umänderung derjenigen Grundlagen ist, welche für die Anschaffung von Wagen bisher mafsgebend gewesen sind, weil im Vereinswagenregulativ eine bindende, durch Zwangsmafsregeln gesicherte Verpflichtung zur Beistellung von Wagen bei Wagenmangel an die verladende Bahn nicht enthalten ist, und weil allgemein anwendbare Vorschläge über die Ausführung des Naturalausgleichs bisher nicht gemacht werden konnten. Dagegen glaubt die Kommission in ihrer überwiegenden Mehrheit, den Natural-Ausgleich, bezw. die Ermäfsigung eventuell Absetzung der Zeitmiete insoweit als in der Billigkeit liegend bezeichnen zu dürfen, als es sich um einzelne Transportgegenstände handelt, welche in grofsen Massen von bestimmten Ursprungsstationen in bestimmter Verkehrsrichtung, bezw. nach bestimmten Stationen sich bewegen, während im übrigen, d. h. für alle anderen Transporte, die Ausgleichung in Geld als das Zweckmäfsigste anerkannt werden mufs. Die in diesem engeren Kreise gemachten Erfahrungen werden demnächst die Grundlage für die weitere Regelung der vorliegenden Frage bilden."

In der That mufste unter dem Einflufs der allgemeinen Verkehrsschwankungen der um des direkten Verkehrs willen vorgeschriebene Wagenübergang zeitweise zwischen den Versandtbahnen einerseits und den Transit- und Endbahnen andererseits Interessengegensätze hervorrufen, welche weder durch Geld- noch durch Naturalleistungen der letzteren an die ersteren in gerechter Weise ausgeglichen werden konnten.[13] Die Versandtbahnen hatten auch in Zeiten des

---

[13] In dem oben erwähnten Ausschufsberichte wurde unter anderem ausgeführt, dafs der Naturalausgleich unter Zugrundelegung der damaligen Verteilung der Wagen auf die einzelnen Verwaltungen nur in einer so verkehrsarmen Periode, wie der damaligen, überhaupt ausführbar sei, dann aber eine entschiedene Unbilligkeit gegen die überwiegend exportierenden Bahnen, welche unter der Herrschaft anderer Anschauungen und Vereinbarungen mit enormen Kosten einen grofsen Bestand an Güterwagen an-

Wagenüberflusses billigerweise Anspruch auf Geldentschädigung für die Überlassung der Benutzung ihrer Wagen. Den einzelnen Transit- und Endbahnen aber konnte in solcher Zeit entweder überhaupt keine Entschädigungsleistung oder höchstens die Leistung einer Naturalentschädigung zugemutet werden. Mufste nun aber im Hinblick auf den direkten Verkehr der Wagenübergang auch für solche Zeiten ermöglicht und gesichert werden, so geschah dies nicht im eigenen Interesse der einzelnen Verwaltungen, sondern im gemeinsamen eigenen Interesse der Vereinsverwaltungen und im öffentlichen Verkehrsinteresse. Lassen wir hier aufser Betracht, dafs das öffentliche Verkehrsinteresse eventuell auch durch die beteiligten Staatsorganisationen zu vertreten war, so mufste sowohl dieses öffentliche Interesse als auch das gemeinsame eigene Interesse durch die Vereinsverwaltungen gemeinschaftlich vertreten werden. Die Geldentschädigungen waren daher den Versandtbahnen gerechterweise allerdings zu leisten, aber sie waren ihnen nicht von den einzelnen Transit- und Endbahnen, sondern sie waren ihnen von den Vereinsverwaltungen insgesamt, eventuell von den an dem betreffenden Verkehre beteiligten sämtlichen[14] Bahnen nach einem angemessenen Verhältnis zu leisten. Allein ob bei den wechselnden wirtschaftlichen Verhältnissen Wagenmangel oder Wagenüberflufs und damit ein Gegensatz der eigenen Interessen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich des Wagenüberganges eintritt, hängt von der Gröfse des gesamten vorhandenen Wagenparks und von der Verteilung desselben unter die einzelnen Verwaltungen ab.

---

geschafft und unterhalten hätten, nach sich ziehen würde. Andererseits konnte auch der Ausschufsbericht nicht verkennen, dafs die Transit- und vorwiegend importierenden Bahnen ihre in früheren Perioden in reichlichem Mafse beschafften Wagen in der damaligen Zeit nicht alle zu beschäftigen vermochten, sondern teilweise ebenfalls an grofsem Wagenüberflufs litten, und dafs es gewifs in der Billigkeit liege, ebenso wie man in den Zeiten des Wagenmangels diese Bahnen zur Beistellung von Wagen für gemeinschaftliche Transporte gedrängt habe, ihnen in der damaligen Periode des Wagenüberflusses eine den Verhältnissen entsprechende Beteiligung an der Wagenstellung nicht zu versagen.

[14] Also die Versandtbahnen selber eingeschlossen.

Dies reguliert sich aber nach der Menge der Wagenanschaffungen, welche für die einzelnen Verwaltungen erfolgen. Sollen die Eisenbahnverwaltungen eventuell gemeinsam für die Geldentschädigungen aus Anlafs des Wagenüberganges aufkommen, so müssen sie daher auch gemeinschaftlich einen bestimmenden Einflufs auf die Anschaffung und die (ständige und laufende) Verteilung der Wagen unter die einzelnen Verwaltungen ausüben, oder eventuell einen gemeinschaftlichen Wagenpark anschaffen, mittelst dessen sie die gemeinschaftlichen Bedürfnisse ausgleichen. Alles dies ist nur möglich, wenn zu vorstehenden Gemeinschaftszwecken besondere gemeinschaftliche Verwaltungsorgane der Eisenbahnverwaltungen mit weitreichenden Kompetenzen geschaffen werden.[15] So führen die Bedürfnisse des direkten Verkehrs, welche den Verein veranlafsten, durch Vereinsnormen den Wagenübergang zu regulieren, schliefslich zu einer weitgehenden Beschränkung der einzelnen Verwaltungen bezüglich des selbständigen Besitzes gesonderter Wagenparks und bezüglich der selbständigen Verfügung über dieselben und an deren Stelle zu einer weitreichenden Gemeinschaftlichkeit hinsichtlich der Disposition über den beweglichen Eisenbahn-Fahrpark.[16] Dies hat auch der Ausschufsbericht, welcher durch den oben erwähnten Antrag der Kaiserin-Elisabeth-Eisenbahn veranlafst wurde, schon in gewissem Mafse an-

---

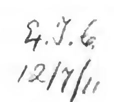
[15] Insofern das öffentliche Verkehrsinteresse gemeinsam durch die beteiligten Staatsorganisationen wahrgenommen und vertreten würde, würde sich das Bedürfnis nach international gemeinsamen Verwaltungsorganen der verschiedenen Staaten ergeben.

[16] Im Text sind gewisse Konsequenzen angedeutet, zu welchen das öffentliche Interesse und aufserdem das gemeinsame eigene Interesse der Eisenbahnverwaltungen am durchgehenden Verkehr und eventuell am internationalen direkten Verkehr führt. Jenen Konsequenzen widersetzen sich andererseits die einzelnen — privaten oder staatlichen — Eisenbahnverwaltungen von dem Gesichtspunkt aus, dafs sie nicht durch Übertragung an eine gemeinsame Stelle sich eines erheblichen Teiles ihrer selbständigen Verfügungsbefugnisse begeben wollen. Was ferner den internationalen direkten Verkehr anbetrifft, so stellen sich der vollen Berücksichtigung der Anforderungen desselben auch wichtige militärisch-politisch-nationale Interessen und Tendenzen entgegen.

gedeutet. Allerdings hat derselbe aber dem damals gestellten Antrage entsprechend sich unmittelbar nur mit der Frage des Naturalausgleiches zwischen den verschiedenen Eisenbahnen befafst. Der Ausschufsbericht bemerkt, dafs der vorgeschlagene Naturalausgleich zunächst die Vornahme eines Ausgleiches in der damaligen Verteilung der Wagen auf die einzelnen Verwaltungen erforderlich machen würde, und fährt dann fort: „Zugleich (müfste) ein Organ geschaffen werden, welches die Ergänzung des Güterwagenparks der einzelnen Bahnen je nach eintretendem Bedürfnis zu überwachen und eventuell anzuordnen hätte, damit der Naturalausgleich nicht nur in den verkehrsarmen Perioden, sondern auch in Perioden gesteigerter Anforderungen an die Transportleistungen der Bahnen durchführbar bleiben würde. . . .

Zur Ausführung der Naturalausgleichung (müfsten) Depots von leeren Wagen errichtet werden, aus welchen die Ausgleichswagen bei sich darbietender Gelegenheit zu entnehmen sind. . . .

Unerläfslich wäre es, zur Bewältigung der kolossalen Ausgleichungsarbeiten und Schwierigkeiten ein Central-Organ mit ausgedehntester Machtvollkommenheit zu schaffen und demselben insbesondere unbedingte Disposition über den Fuhrpark der Vereinsbahnen zu übertragen.“



Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.





